

Автомобили "умнеют" на глазах

Угонщик и ротозеи

Кто одолеет "Вильямс"?



ВМЕСТЕ С ВАМИ
За рулем
Издается с апреля 1928 года

май 5/97

СОДЕРЖАНИЕ


ТЕХНИКА стр. 14


НАШЕ ЗНАКОМСТВО стр. 21


АВТОПАРК ЗР стр. 44


ЖЕНСКИЙ КЛУБ стр. 62


ПРАВО НА ЗАЩИТУ стр. 127

Учредитель ОАО "За рулем"

Генеральный директор
В. ТАНЯРСКИЙ

Главный редактор П. МЕНЬШИХ

Заместители главного редактора
[illegible]

ТЕХНИКА
[illegible]

АВТОМОБИЛЬНАЯ ЖИЗНЬ
[illegible] Варшавская, зав. отделом
[illegible]

ИСПЫТАНИЯ
Э. Коноп, зав. отделом
В. Крючков
Ю. Нечетов
А. Попов
И. Твердунов

ЭКСПЛУАТАЦИЯ
Б. Синельников, зав. отделом
В. Субботин
А. Уткин
А. Чуйкин

"СВОИМИ СИЛАМИ"
А. Ладыгин, отв. секретарь

СОБСТВЕННЫЕ КОРРЕСПОНДЕНТЫ:
в Берлине М. Горбачев
в Казани А. Солопов
в Киеве Л. Сапожников
в С.-Петербурге И. Лагутин
в Тольятти С. Мишин

ОФОРМЛЕНИЕ
Н. Кледова, зав. отделом
А. Барабанов, художник
О. Воеводов, художник
С. Иванов, фотокор.
В. Князев, фотокор.
Д. Хватов, верстка
М. Исаенкова, корректура

ЦВЕТОДЕЛЕНИЕ
Дизайн-центр "За рулем"
тел. (095) 978-21-91,
телефакс (095) 250-26-41

РЕАЛИЗАЦИЯ ЖУРНАЛА
А. Диричева, зав. отделом
тел. (095) 207-19-42, 207-23-82

Формат 220x290 мм.

Отпечатано в типографии ILTE (Италия)

Выходит один раз в месяц

ТИРАЖ сертифицирован фирмой "Coopers & Lybrand"
435 000 экз.

Адрес редакции.
103045, Москва, Селиверстов пер., 10
тел. 207-23-82, 207-19-42
телефакс 207-16-30

E-mail: zarulem@ropnet.ru

Журнал зарегистрирован Комитетом РФ по печати. Рег. № 0110728

Подписаться на журнал можно во всех отделениях связи СНГ.

Цена одного экземпляра по каталогу "Роспечать" – 12 тысяч рублей.

Борис НЕМЦОВ оказался в губернаторском кресле по воле подавляющего большинства избирателей Нижегородской области. А в области 20 процентов валового внутреннего продукта формируется за счет Горьковского автозавода, так что взаимоотношения "власть – промышленность" (причем промышленность именно автомобильная) – непреходящая забота губернатора. Через день после нашего разговора губернатор Немцов стал первым вице-премьером Правительства России. Его губернский опыт оказался востребован во всероссийском масштабе. Что могут ждать от этого назначения российские автомобилисты?



БИЗНЕСУ – РИСКОВАТЬ, ВЛАСТИ – СНИЖАТЬ СТЕ

Существует совершенно очевидный и – увы! – объективный конфликт интересов: власти стремятся пополнить казну, а предприятия – оборотные средства. Руководители, конечно, люди не без амбиций, но было бы смешно заподозрить их в выяснении того, "кто круче", – конфликты возникают при разделе денег. Нужно быть достаточно гибким и деликатным, обладать экономическими знаниями и интуицией, чтобы, с одной стороны, не подрубить полностью бюджет, а с другой – не парализовать предприятие. Мы в области достигли достаточно устойчивого состояния, когда идут текущие платежи в бюджет, а по старым долгам составлен график погашения, не разоряющий пенсионный фонд, но и не останавливающий ГАЗ. Цифры достаточно красноречивы. За январь-февраль нынешнего года, по сравнению с тем же периодом 1996-го, объем производства вырос на 8 процентов, причем "волг" – на 8,2 процента, а "газелей" – аж на 29! Стоит ли резать курицу, несущую золотые яйца? Даже Чубайс, противник любых поддержек и преференций, согласился, что ГАЗу стоит оказать помощь. Как единственному автозаводу в стране, увеличивающему выпуск продукции. Нет, речь идет не об отсрочке платежей или чем-нибудь подобном. Было бы безумием для правительства накачивать завод бюджетными средствами – да их и нет! Я вижу подъем ГАЗа задачей общенациональной. Для этого необходимо создать условия – не исключительные для ГАЗа, а общие для всех. Автомобильный сектор рынка всегда был индикатором здоровья экономики. Для России же он может стать поистине прорывным.

Те, кто видел современные автомобильные заводы, сокрушаются, как устарел ВАЗ. А ведь ГАЗ старше чуть не на сорок лет! Для строительства новых заводов или коренной реконструкции существующих нужны миллиарды долларов. Взять их неоткуда в России. Что же, так и ездить на убогих автомобилях?

Главная задача – поиск стратегических инвесторов. Сколько идет разговоров о всяких там совместных предприятиях, участии капитала, создании чисто иностранных заводов! Заканчивается все разговорами же или смешной историей о "сборке" уже собранных в Бразилии джипов по десять штук в день.

А ведь в той же Бразилии разработан и отлично действует метод привлечения инвестиций именно в автомобильную промышленность. Суть его такова. Ввозить готовые автомобили, скажем, "Форду", неинтересно – высокие пошлины делают товар недоступным местному покупателю. Строить сразу настоящий завод – дорого и рискованно. Хотите начать с отверточной сборки? Пожалуйста! Более того, все ввозимые детали будут освобождены от пошлин на какой-то срок. А по истечении этого срока, положим, 30 процентов стоимости автомобиля должны создаваться уже в Бразилии. Таможенные льготы продлятся еще на какое-то время, после которого уже половина стоимости должна создаваться на месте. И так далее, до освоения полного производства. Вот так, – постепенно "затягивая" инвестора, давая ему время для разгона, для анализа ситуации, да просто для привыкания к местным особенностям. Причем шаги этого процесса – через какой срок какая часть стоимости должна стать местной – и есть предмет торга между инвестором и государством.

У нас ведь как? Давайте, заплатите за все по полной программе, а потом, может быть, мы вас куда-нибудь пустим. Я знаком со многими руководителями "Дженерал моторс", "Форда", "Ровера", БМВ. Все они буквально в один голос говорят: "Мы не знаем ваших предприятий. Мы не знаем, кто ими управляет. Мы не знаем структуру их собственности. А нам предлагают рискнуть огромными деньгами". Нет, стратегия взаимоотношений с инвесторами должна быть иной. Причем ввести эту стратегию можно президентским указом – никакого изменения законодательства для этого не нужно. Мы с президентом ГАЗа Пугиным проект такого указа разработали. Интересна ли наша позиция кому-нибудь в Москве? Судя по тому, что этот проект "затерялся", – нет. Она интересна читателям журнала "За рулем", поскольку люди хотят на качественных машинах ездить, желательно российских и недорогих. Но, думаю, мы этот проект реанимируем и уже новому кабинету предложим. Россия не та страна, которая может не иметь собственной автоиндустрии. Но на время реконструкции и становления отечественных заводов для автомобилей граница должна быть закрыта! Слишком опасны для автопромышленности и для экономики страны в целом возникающие поблизости оффшорные, безналоговые заводы. Завод "Дэу" в Узбекистане, получивший статус наибольшего благоприятствования, является, по сути, оффшорным.

Мне видится предпочтительным поиск стратегического инвестора среди фирм Европы и Америки, но никак не Южной Кореи. Это не потому, что я "западник" или мне не нравятся корейские машины. Приход сюда южнокорейцев создаст дополнительный стимул коррумпированности в российском обществе.

Дело в том, что они воспитаны в духе неформальных, мягко скажем, отношений с властями и создания нетерпимых условий конкурентам. Начав несколько лет назад активно обрабатывать наши предприятия, они не прекращают попытки и сегодня – столь привлекателен наш рынок. Корейцы побывали и на ГАЗе, так что я знаком с их условиями не понаслышке: освобождение от налогов, освобождение от таможенных пошлин, полная свобода в отношениях с рабочей силой (никаких профсоюзов) и что-то вроде эксклюзивного права на допуск конкурентов на рынок. Таков менталитет коррумпированного государственного капитализ-



ПЕНЬ РИСКА

ма. Он произрастает из сути "государственно-частных" предприятий – в южнокорейских компаниях всегда была велика доля государственной собственности. В результате – коррупция на всех уровнях, начиная с президентского. Газеты чуть ли не ежедневно сообщают о скандалах, сотрясающих корейское общество. Да, они по-хорошему агрессивны, машины у них дешевле, но я не хочу, чтобы родная, пышно цветущая коррупция получила подпитку от такого стратегического инвестора. Кстати, у этого "инвестора" постоянный острейший дефицит средств! Эту информацию я получил от одного высокопоставленного человека в Европейском банке (не стану называть его имени). Договорившись с властями или фирмами, они немедленно едут в Лондон занимать деньги под эти договоренности. Но ведь по счетам когда-то придется платить.

Государственный капитализм – это сращивание крупных монополий, большого бизнеса с властью. В результате этого сращивания обогащается очень узкая группа людей, а количество денег ограниченное – значит, другие беднеют. Возникает социальное неравенство, напряженность, которая тормозит экономику: кому нужны те же автомобили, если их никто не может купить?

Это одна из причин, почему я пытаюсь строить у себя в Нижегородской губернии не государственный, а народный капитализм. Другая заключается в неэффективности государства как собственника. Почему развалился Советский Союз? Из-за неэффективного использования государственных денег: долгострои, планово-убыточные предприятия, совершенно глупые проекты, вроде БАМа. Только высокомерный, чванливый и глупый чиновник думает, что он может управлять предприятием лучше, чем собственник. Интересы чиновника и бизнеса часто бывают прямо противоположны. С серьезных противоречий мы начали разговор, а ведь есть еще и личные интересы – вкладывать деньги в развитие бизнеса или в собственную дачу.

России (правительству) и Нижегородской губернии принадлежит 0,3 процента акций ГАЗа – как видите, право голоса у них практически отсутствует! Завод находится в руках у хозяев. Пусть сегодня нет консолидированного пакета акций, хозяева, как в колхозе, – все. Это нормальный этап, который нужно пройти. Будет консолидация, будет новая эмиссия, появятся новые инвесторы. Надо не национализировать, даже если пакет перешел государству (за долги, чтобы уйти от банкротства), – надо искать другого, более эффективного собственника: честного, умного, с проектами. Пусть это не всегда быстро, но куда опаснее зависеть от прихоти чиновника.

Нужно ли вмешательство государства в экономику? Безусловно. Борьба с монополистами за снижение цен, гласное распределение бюджетных средств, единые правила игры для конкурентов, создание условий для привлечения инвестиций и возврата российских капиталов, утекших за границу, – это может сделать только государство. Инвестировать может только частный бизнес.

Посмотрите, что происходит в Елабуге. Правительство деньги дало, Татарстан дал – какая-то искусственно созданная контора. То, что "Дженерал моторс" денег не дает – это очень тревожный симптом. Значит, фирма не хочет ничего общего иметь с Россией с точки зрения бизнеса и присущего ему риска. Поставки комплектующих и некоторого оборудования для сборки компании выгодны – это новый рынок. Частных инвестиций здесь нет! Есть стремление государства создать новые рабочие места, инвестируя государственные средства. Это не будет эффективно. Получается так: "Мы вам построим завод, а вы привезите сюда покрышки, стекла, двигатель, наши ребята соберут, мы продадим, две тысячи долларов на этом заработаем..." Это гениальные условия для "Дженерал моторс" – они ничем не рискуют. В худшем случае, если проект развалится, у них перестанут покупать комплектующие. Так их до этого проекта и не покупали. Впрочем, мой коллега и друг Минтимер Шаймиев строит в Татарстане государственный капитализм.

Если вести речь о структурной перестройке России, о прорывных направлениях, то автомобили – блестящая идея. Но для осуществления такого прорыва нужны огромные деньги, которых у нас нет. Магистральный путь развития российского автомобилестроения – в поиске стратегических партнеров. Бизнес – всегда риск. Так вот, чтобы стратегическому партнеру захотелось рискнуть, государству, определяющему правила игры, необходимо степень риска снижать. Это задача власти любого уровня – президента ли, премьера, губернатора.

Частная компания "ГАЗ" активно ищет стратегического инвестора. Губернатор Немцов ей всемерно помогает.

Реальна ли эта задача? На сегодняшний день самые крупные инвестиции в российское предприятие – 200 миллионов долларов – осуществлены в Балахнинский бумажный комбинат, что стоит на Волге, в Нижегородской губернии.

Записал Алексей СОЛОПОВ
Фото ИТАР–ТАСС

***P. S.** Автомобильная промышленность официально не входит в сферу вопросов, курируемых теперь уже первым вице-премьером России Борисом Немцовым. Однако именно он инициировал президентское распоряжение, запрещающее государственным организациям приобретать иномарки. А первая рабочая поездка по стране в новой должности пролегла именно по автозаводам – ГАЗу и УАЗу. На встречах с руководством предприятий он выступал примерно с теми же предложениями, что изложил нам. Можно считать, они возведены в ранг государственной политики.*

ИГРА ПОЙДЕТ ПО ПРАВИЛАМ

НАЧАЛ ДЕЙСТВОВАТЬ НОВЫЙ ТАМОЖЕННЫЙ ДОКУМЕНТ

О том, что ввоз автомобилей в страну регулирует целый ворох разных, иногда противоречивых, бумаг, мы не раз писали. Говорили и о том, что неразбериха, отсутствие четких правил – на руку недобросовестным чиновникам. И вот – известие: с 12 апреля нынешнего года вступили в силу новые "Общие правила перемещения через таможенную границу Российской Федерации транспортных средств физическими лицами".

В них – пояснения к положениям известного постановления Правительства РФ № 808, некоторые его изменения и дополнения.

Те, кто ждал от документа кардинальных нововведений, будут, скорее всего, разочарованы. Ставки таможенных пошлин и акцизов остались прежними, дешевле растаможка не стала, каких-то льгот не появилось.

По-прежнему новые транспортные средства (независимо от пробега, в возрасте до трех лет включительно), объем двигателя которых больше 1599 "кубиков", можно ввозить, только уплатив совокупный таможенный сбор полностью. Льготы на них не распространяются.

Те, кто пробыл за границей больше полугода (по Правилам – более 182 суток), могут ввозить одно транспортное средство (с объемом двигателя менее 1600 см³) льготно: по единой сниженной ставке 0,3 ЭКЮ за 1 см³. Правила разъясняют, что срок непрерывного временного пребывания считают с даты последнего выезда из страны. Такие же льготы распространяются на переселенцев из бывших республик СССР.

Но для них есть дополнительное условие: во-первых, автомобиль должен быть куплен ими до момента первого въезда на территорию России с заявленной целью переселения и, во-вторых, транспортное средство нужно ввозить с территории именно того государства, откуда автовладелец переезжает жить в Россию. Льготами этими можно воспользоваться в течение года со дня первого въезда.

А вот порядок временного ввоза автомобилей, наверное, огорчит многих. Россияне, живущие временно за границей, смогут ввозить машину, зарегистрированную за рубежом, на два месяца беспошлинно, но с обязательным вывозом и без передачи кому бы то ни было. Что же касается тех, кто постоянно живет за пределами России, они могут временно ввозить одно транспортное средство, зарегистрированное в иностранном государстве, не больше чем на год. Этот срок можно дважды продлить (оба раза – до года). Но уже не бесплатно, а за 50 процентов совокупного таможенного платежа или по ставке 0,5 ЭКЮ за 1 см³ объема двигателя (при каждом таком продлении). По окончании срока временного ввоза автомобиль обязательно должен отправиться "к себе", за границу, а уплаченные суммы владелец назад уже не получит.

Подробно рассказывают Правила, как оформить на таможне ввозимый автомобиль – какие для этого нужны документы, как рассчитать совокупный таможенный платеж...

Вроде бы, все разложено по полочкам, никаких разночтений теперь быть не должно. Но... Не обошлось без "но", причем очень важного. Читаем текст Правил: *"Таможенная стоимость заявляется физическим лицом, перемещающим транспортные средства, в декларации. В целях подтверждения заявленной стоимости лицо представляет таможенному органу документы (счета, чеки, справки и т. д.). Таможенный орган (внимание! –* ***ред.****) вправе принимать решение о правильности заявленной лицом таможенной стоимости транспортных средств.*

При отсутствии документов, подтверждающих правильность определения таможенной стоимости, заявленной лицом, либо при наличии оснований полагать, что заявленная стоимость не является достоверной, таможенный орган может самостоятельно определить стоимость ввозимых транспортных средств на основании ценовой информации, имеющейся в распоряжении таможенного органа," – извините за столь длинную цитату. Но она была необходима для того, чтобы яснее обрисовать ситуацию: мы все снова оказались в полной зависимости от конкретного таможенника. Если он будет руководствоваться расплывчатым "наличием оснований полагать", то никто не сможет, даже имея на руках кучу бумаг, доказать, что славно поездивший на своем веку "Опель-Кадет" был куплен за 2 тысячи долларов, а не за пять, как решил таможенник. Что его убедит? Известно многим – не экспертиза и не жалоба в вышестоящую инстанцию. А действия по издревле знакомой формуле: не подмажешь – не растаможишь. Да, это положение новых Правил ничуть не упорядочивает существовавшую систему таможенного произвола. Хотя, казалось бы, можно было придумать, как говорил профессор Преображенский, "всем справкам справку", которая стала бы непререкаемым документом для определения таможенной стоимости автомобиля. Будет ли это экспертная оценка или что-то другое – уже детали, но ввести четкий и однозначный порядок в этом деле было необходимо. Увы, "Общие правила перемещения через таможенную границу Российской Федерации транспортных средств физическими лицами" этого не сделали.

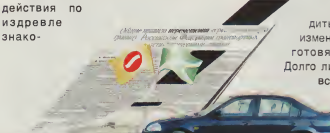
Между прочим, упущение весьма и весьма существенное. Ведь таможенная стоимость имеет чуть ли не самый большой вес в совокупном таможенном платеже, который рассчитывается как сумма таможенной пошлины, акциза, НДС и таможенного сбора. Причем таможенная стоимость фигурирует и в расчетах акциза, и в расчете НДС, а значит, очень сильно влияет на конечную сумму. Так что произвол таможенников может нанести автовладельцам серьезный урон.

Правда, есть в Правилах и оговорка: при несогласии с решением таможенного органа можно обжаловать его, обратившись к вышестоящему начальству. Оно вправе назначить экспертизу, которая и расставит все точки над "i". Только как-то мало верится в это "барин нас рассудит".

И все-таки появление новых Правил – хорошее известие. Можно надеяться, что теперь порядка на таможне станет больше, а сограждане, ввозящие из-за границы автомобиль, перестанут рыскать в поисках разрозненных приказов и распоряжений – достаточно будет изучить один-единственный документ. И решить, стоит ли покупать машину за рубежом.

...А недавно начали ходить слухи, что грядут новые изменения таможенных пошлин, готовятся какие-то перемены. Долго ли проживут только-только вступившие в силу Правила?

Отдел автомобильной жизни





Гидроцикл "Бомбардье" модели XP способен развить скорость 120 км/ч.

МОТОЦИКЛЫ – НА ВОДУ

В Москве прошел первый съезд дилеров канадской корпорации "Бомбардье", которые под руководством российского дистрибьютора – компании "Тринити-спорт" разворачивают продажи водных мотоциклов (гидроциклов), снегоходов и катеров в России.

"Бомбардье" – один из крупнейших производителей этих машин, хотя его основной профиль – гражданское и военное авиастроение, оборудование для высокоскоростных поездов и т.п. В корпорации занято 40 тысяч человек, ее оборот – около 7 млрд. долл., причем 85% годового дохода получено за рубежом.

На съезде были представлены почти все модели водных мотоциклов, которые сертифицированы в России. Фирма дает на них годовую гарантию и обеспечивает всеми необходимыми запасными частями.

Уже нынешним летом на многих водоемах страны (как и за рубежом), вероятно, появятся пункты проката этих машин, организованные предприимчивыми людьми, на радость отдыхающим.

Общее собрание акционеров КамАЗа одобрило решение о передаче 30 % акций предприятия правительству Татарстана.

●

На Тушинском машиностроительном заводе в Москве планируется собирать автомобили "Метрокэб", применяющиеся в Англии в качестве такси. Для испытаний приобретено десять машин этой марки.

●

Программу оснащения нейтрализаторами всех видов автомобильного транспорта, работающего в Москве, поручено подготовить Управлению транспорта и связи столицы, Департаменту науки и промышленной политики и Москомприроде.

●

В 1997 г. ГАЗ планирует принять участие в 14 международных автомобильных выставках. Столь высокая активность объясняется стремлением руководства предприятия наладить экспорт своих машин.

●

Автобусный парк Санкт-Петербурга к началу 1997 г. насчитывал 2853 машины, которые работают на 300 городских и пригородных маршрутах.

●

Правительство Москвы объявило конкурс на создание пунктов инструментального контроля за состоянием автомототранспортных средств. Участие в нем могут принять любые организации, не связанные непосредственно с производством и торговлей автомототехникой.

"ВОЛГИ" ИЗ СИМФЕРОПОЛЯ

АО "КрымавтоГАЗсервис", собравшее в 1996 году из комплектующих ГАЗа более 3500 "газелей" двадцать модификаций, начало выпускать легковые автомобили ГАЗ-31029 и ГАЗ-3102. На очереди также новая модель 3110. С конвейера будут сходить ежемесячно до 180 "волг".

На автомобилях намечено устанавливать пять разных двигателей, в том числе бензиновый и дизельный фирмы "Ровер". ГАЗ-31029 с двигателем "Ровер" стоит около 13 тыс. долларов и обойдется украинскому покупателю на 4,5 тыс. долларов дешевле такого же автомобиля, ввезенного из России.

АО "КрымавтоГАЗсервис" служит одним из немногих примеров эффективной российско-украинской кооперации в автомобилестроении. 70% его акций принадлежит коллективу предприятия, 25% – Горьковскому автомобильному заводу и 5% – Заволжскому моторному.

ТЕПЕРЬ – СЕРИЙНЫЙ!

11 марта 1997 года с конвейера Минского автомобильного завода сошел первый серийный автомобиль нового семейства – седельный тягач МАЗ-54421. Он полностью удовлетворяет европейским требованиям к машинам для международных перевозок. Главные отличия от ранее выпускавшихся – возросший до 1 млн. км ресурс до капитального ремонта и "высокая кабина" увеличенного объема, с почти ровным полом и внутренней высотой около 190 см. Кабина стала шире на 200 мм, улучшена обзорность. Усовершенствована подвеска заднего моста.



Предусмотрено установка как российских дизелей ЯМЗ (нового семейства), так и импортных. В частности, серийный первенец оснастили 370-сильным мотором МАН Д2866 LF15. Он отвечает требованиям "Евро-1" и проходит сертификацию на "Евро-2". По заказу тягачи оснащают антиблокировочной (АБС) и противобуксовочной (ПБС) системами.

Освоение нового грузовика делает МАЗ единственным в СНГ заводом, чьи модели конкурентоспособны с зарубежными (правда, во многом – благодаря зарубежным же моторам). Ответный ход – за КамАЗом.

"ШКОДА" ПРИОТКРЫЛА КАРТЫ

Компания "Шкода", крупнейший производитель автомобилей в Чехии, официально подтвердила намерение открыть сборочное производство в России. Однако имя российского партнера не будет оглашено до подписания всех необходимых документов. Хотя уже давно ходят неподтвержденные слухи, в которых местом организации такого производства называют Смоленск. Утверждается, что уже в этом году в России будет собрана первая партия машин модели "Фелиция", а через три-четыре года объем производства может достигнуть десятков тысяч автомобилей в год. При этом "Шкода" рассчитывает продолжать экспорт своей продукции в нашу страну. В прошлом году в России продано около 4 тысяч машин этой марки.

ДВУМ САЛОНАМ В ПИТЕРЕ БЫТЬ!

14 марта в ресторане "Деловой мир" "Ленэкспо" состоялась пресс-конференция, которая положила конец судам и пересудам по поводу будущих питерских автосалонов. Дело в том, что уже несколько лет подряд две уважаемые в выставочном мире Санкт-Петербурга организации "Ленэкспо" и "Ортикон" каждый год устраивают автомобильные выставки – каждая свою, что, естественно, не может не сказаться на количестве экспонентов на каждой выставке и, в конечном итоге, на качестве каждого из салонов. Чтобы избежать конфликтов и недоразумений, "Ленэкспо", организовывавшая прежде салон "Интеравто", собирается с этого года проводить выставку "Авто и сервис-шоу". Заручившись поддержкой известной выставочной организации "Франкфурт Мессе", "Ленэкспо" планирует провести выставку с 31 октября по 4 ноября с. г., сделав упор на сервисное и гаражное оборудование отечественных и зарубежных фирм. Это не значит, что гигантам автомобильной промышленности будет заказана дорога на "Авто и сервис-шоу-97", просто "Ортикон" не будет активно искать экспонентов сервисного оборудования, а "Ленэкспо" – усердствовать в поиске продукции автопроизводителей. Короче, разделились сферы влияния или, если угодно, интересов.

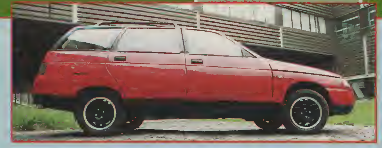
Но предстоящей выставке обещают создать льготные условия специалистам – отвести им, а также прессе специальное время для посещения.





Г-н Маркау ("Франкфурт Мессе") высказал надежду на успешное сотрудничество.

ВАЗ ОСВАИВАЕТ НОВИНКИ



Как сообщил "Интерфаксу" руководитель пресс-службы АО "АвтоВАЗ" Владимир Исаков, в феврале на конвейерах завода продолжается технологическое освоение автомобиля ВАЗ-2111 ("универсал") – еще одного из семейства "десятки". Его серийный выпуск намечен на вторую половину текущего года. Кроме того, только в феврале выпущено 1150 автомобилей ВАЗ-2110 при плане 1040 штук. Образцы автомобилей ВАЗ-2110 проходят сертификацию в странах-импортерах на соответствие европейским стандартам.

В феврале состоялась "техническая презентация" других моделей, дебютирующих в 1997 году. Одна из них – семиместный мини-вэн (см. ЗР, 1996, № 1). Выпуск этих машин налаживается в опытно-промышленном производстве "АвтоВАЗа" с применением серийных узлов и агрегатов автомобиля ВАЗ-21213 и двигателей увеличенного литража ВАЗ-2130. Кроме того, основательно модернизирован ВАЗ-21099: сотни автомобилей ВАЗ-2115 ("Самара-2") уже собраны в опытно-промышленном производстве и вскоре новинка пойдет с конвейера.

В феврале на "АвтоВАЗе" был собран 17-миллионный автомобиль с начала производства. Им стал ВАЗ-2110.

КАМАЗ МЕНЯЕТ ПЛАНЫ К ЛУЧШЕМУ

Совет директоров АО "КамАЗ" внес изменения в годовой бизнес-план акционерного общества: предполагаемые доходы увеличены на 2 триллиона рублей, а расходы уменьшены на 1,4 триллиона. За этими цифрами, очевидно, кроются обнадеживающие показатели предприятия за первые месяцы работы в 1997 году. Так, в январе-феврале КамАЗ выпустил 3,2 тысячи малолитражек "Ока" и 2,8 тысячи грузовиков.

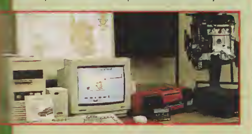
Кроме этого, решено сократить на 60 процентов аппарат генеральной дирекции завода – вероятно, это тоже даст некоторую экономию. И наконец, выпустил первые изделия завод двигателей, построенный заново после сильного пожара, происшедшего почти четыре года назад.

В 1996 году с конвейеров в Набережных Челнах сошли 20,7 тысячи грузовиков и 8,9 тысячи легковушек.

В текущем году предприятие намерено увеличить выпуск: грузовиков – на 13,5 процентов, "Оки" – в 2,8 раза.

"ЭКОНАВТ" ОБУЧАЕТ

Школа "Эконавт" известна тем, что еще в 1987 году первой в стране начала подготовку желающих получить "права" так называемым экспресс-методом. Теперь здесь не только учат и



разрабатывают методики – предлагают уже готовую автошколу! Разумеется, не здание, а оснащение для учебных классов.

"Эконавтовский" автокласс располагает обширной слайдотекой по основным разделам: "Правила дорожного движения", "Основы безопасности дорожного движения", "Устройство и техобслуживание автомобилей". Комплект из проектора с магнитофоном позволяет нажатием одной кнопки запускать любую из пятидесяти лекций – есть возможность обойтись без нудного и порой косноязычного лектора.

Последняя разработка "Эконавта" – стенд, с успехом заменяющий развешанные по стенам плакаты и наглядные пособия. Стенд создан на базе персонального компьютера.

БРОНЯ ДЛЯ БИЗНЕСА

В Москве прошла первая международная конференция на тему "Бизнес и преступность, способы создания эффективных систем безопасности". Организатором конференции выступила компания "О'Гаро" – поставщик бронированных автомобилей для президентов США со времен Гарри Трумэна.



На российском рынке "О'Гаро" более четырех лет и успела создать в С.-Петербурге небольшое производство по защите автомобилей "Ауди" и "Джи-Эм". Мощности невелики (как, впрочем, и спрос). За месяц делают два представительских автомобиля на базе "Ауди-А6", "Шевроле-Тахо" или "Сабербан" (стоимость – от 100 до 125 тыс. долл.) и семь инкассаторских (от 30 до 100 тыс. долл.). Разброс цен последних зависит от марки автомобиля, причем американцы готовы бронировать даже "газели". Однако в США и... родном "Газпроме" компания известна не только защитой автомобилей. "О'Гаро" предлагает комплекс услуг по так называемой интегрированной системе безопасности. Это значит – от обучения водителя управлению автомобилем в случае нападения до обустройства квартиры новейшими системами обнаружения, защиты связи, спутниковыми навигаторами и т. п., включая даже составление планов действий в кризисных ситуациях.

ВОТ – НОВЫЙ ПЕРЕХОД

Международный автомобильный пункт таможенного пропуска (МАПП) "Торфяновка" торжественно открыт 4 марта в Выборгском районе Ленинградской области. Как сообщили в пресс-службе Государственного таможенного комитета (ГТК), он отвечает мировым стандартам, рассчитан на пропуск 5 тысяч автотранспортных средств в сутки и позволит в 10 раз увеличить грузопоток через этот участок границы. В настоящее время, подчеркнули в ГТК, через Выборгскую таможню проходит почти 90% грузов, прибывающих автомобильным транспортом из стран Европейского Союза, в том числе не только грузы из Европы, а также из США и Канады. Как показывает практика, объем грузоперевозок ежегодно увеличивается на 50–60%.

Вместо существующих ранее двух полос пропуска автотранспорта создано 26 полос с необходимой инфраструктурой. Документы могут оформлять одновременно 70 водителей, обустроена стоянка на 50 большегрузных машин. Для водителей построена комфортабельная гостиница на 20 мест.

Новый таможенный комплекс занимает площадь 30 гектаров, площадь помещений составляет около 7,5 тыс. м². Стоимость проекта – 37 млн. долларов США, средства взяты из внебюджетного фонда развития таможенной службы. Еще 12 млрд. рублей затрачены на создание современных средств связи.

В 1996 г. компания "Ниссан" реализовала в России через официальных дилеров 2164 автомобиля. Это в два раза больше, чем в предыдущем году. Наибольшим спросом пользовалась "Алмера", второй по популярности – "Патруль". В течение прошлого года у фирмы появилось четыре новых российских дилера.

●

За прошлый год в Российской Федерации через официальных дилеров "Фольксвагена" было продано 648 легковых и 169 коммерческих автомобилей, что составляет 72% от всех автомобилей этой марки, поставляемых в СНГ.

●

Профессор, лауреат Государственной премии, глава Ярославского моторного завода Виталий Долецкий избран генеральным директором созданной в феврале компании "Российские моторы", в состав которой вошли четыре ярославских дизелестроительных предприятия.

●

Петербургское предприятие "Пассажиравтотранс" вновь получает городские автобусы из Венгрии. Общая сумма контракта 28 млн. долларов. К маю с. г. город получит по нему 250 машин.

●

Председателем совета директоров АО "ЛогоВАЗ" стал Николай Глушков, сменив на этом посту Бориса Березовского. Глушков до этого был заместителем генерального директора АО "Аэрофлот", а в прошлом занимал ответственную должность в "ЛогоВАЗе".



КОЛЕСО



НА ПЕНСИЮ НЕ СОБИРАЕТСЯ

Кабриолет "Ауди" сошел с конвейера в 1991 году, и с тех пор в одной только Германии продали больше 31,5 тыс. машин. Для кабриолетов это немало. И поныне спрос не падает: к ноябрю 1996 года было продано автомобилей на 11% больше, чем за тот же период в 1995-м. Казалось бы, ничего удивительного, если бы не устаревшая внешность машины. Кабриолет сделан на базе "Ауди-80", снятой с производства два года назад.

На машину монтируют современные моторы, в частности, бензиновые с пятью клапанами на цилиндр, дизель с непосредственным впрыском, по желанию – автоматическую коробку передач. Минимальная заводская цена – 49 500 немецких марок. В нынешнем году предлагают и наборы дополнительного оборудования.

ЭКСКЛЮЗИВ ДЛЯ "ЖИГУЛЕЙ"

Говорят, в Италии автомобильные рули не делает только ленивый. Так-то оно так, но среди производителей подобной продукции есть признанные лидеры – например, MOMO. Более двадцати лет рулями этой марки комплектуют легендарные "феррари" – как серийные, так и гоночные. Уже поэтому сам факт выхода итальянской компании на российский рынок примечателен. Важно и то, что дополнительное оборудование от MOMO доступно не только владельцам шикарных иномарок. Предлагаемый ассортимент продукции широк, а цены на эксклюзивный товар, в общем-то, доступны. Скажем, хозяин "Жигулей" может оборудовать свой автомобиль эффективным кожаным или деревянным рулем, "космического" вида рукояткой на рычаг переключения передач, высококачественными литыми колесами. Во что обойдется тюнинг по минимуму? Посмотрите на фото: рулевое колесо "Рэйсинг-лайн" стоит в разницу 99 долларов, один диск "Эрроу" размерностью 5.5J x 13 – 131 доллар, ручка переключения передач "Анатомик" – 40.



Нужно ли устанавливать подобное дополнительное обарудование – дело вашего вкуса и возможностей. Ясно одно – продукция известной фирмы предпочтительнее, чем приобретенные за те же деньги "беспородные" изделия.

ПРОКОЛЫ РЕМОНТИРУЙТЕ... "ПИРОГАМИ"

Петербургская фирма "Е-Лайн" – известный на отечественном рынке продавец компактных вулканизаторов "Монофлекс" (Великобритания). Напомним, что они позволяют ликвидировать порезы и разрывы боковой поверхности шины, повреждения беговой дорожки или заплечика. В сочетании с современными шиноремонтными материалами – эластичными армированными пластырями – этот ремонт позволяет полностью вернуть шине работоспособность а владельцам транспортных средств (в основном, тяжелых грузовиков) – сэкономить сотни тысяч и миллионы рублей.



Среди материалов, которые предлагает фирма, – заплаты "2-way" для ремонта поврежденных камер способом холодной вулканизации. Это своего рода двухслойный пирог: верхний слой – эластичная резина, нижний – из особого состава, который способен вваривать заплату в камеру, взаимодействуя с ее материалом на молекулярном уровне. Достаточно обезжирить и зачистить поверхность вокруг поврежденного места, нанести специальный клей и через две-три минуты прикатать заплату. Испытания на прочность показали, что даже при накачивании камеры "на розрыв" "холодные" заплаты не "травят" воздух.

"ОЛИМПИЙСКИЙ" ТРАНСПОРТ ИНВАЛИДАМ

Совместное узбекско-американское предприятие "Олимп" в Ташкенте с 1991 года занято изготовлением велосипедов и инвалидных колясок. В нынешнем здесь будет освоено производство автомобилей с ручным управлением "Олимп-601". За основу взят "Трабант", выпускавшийся в бывшей ГДР с 1957 по 1991 год. Пластиковый кузов узбекского автомобиля планируют делать из отходов переработки хлопка. Надо полагать, инвалиды, лишенные в последние годы возможности приобрести даже пресловутую мотоколяску Серпуховского завода, восприму планы "Олимпа" с надеждой. Да и объявленная цена нового автомобиля с ручным управлением внушает оптимизм – 1500 долларов. Министерство социального обеспечения Узбекистана уже заказало 16,5 тысячи инвалидных автомобилей.

В ЭФИРЕ – "ЗА РУЛЕМ"

Слушайте наши передачи:
на **радио "Маяк"** –
каждую субботу в 8 час. 45 мин.
на **радио "Ретро"**
(программа "Автомотив") ежедневно, кроме субботы и воскресенья, в 11 час. 20 мин.

"АВТОРАДИО" – КРУГЛЫЕ СУТКИ!

В начале апреля "Авторадио" отметило свое четырехлетие. Много это или мало – пусть ответят радиослушатели, для которых коллектив радиостанции приготовил сюрприз!

Вещая все эти годы только в УКВ-диапазоне, "Авторадио" постоянно находилось в шестерке самых слушаемых радиостанций Москвы и Московской области, и вот теперь... **Внимание!** С 28 апреля "Авторадио" – с вами в пути не только на УКВ-68, но и на FM-91,4, причем **КРУГЛОСУТОЧНО!**

Американская компания "Форд мотор" ведет переговоры с российскими предприятиями о создании сборочного производства. Не исключено, что выбор падет на АО "Ижмаш" – Правительство РФ приняло решение о государственной поддержке создания СП "Ижмаша" и "Форда".

●

Руководство АО "ГАЗ" достигло договоренности с президентом Калмыкии Кирсаном Илюмжиновым об открытии в Элисте межрегионального техноторгового центра по реализации продукции завода.

●

Мини-грузовик совместного российско-югославского предприятия "Сибавто" по технологии концерна ИВЕКО собран в новосибирском производственном объединении "Сибсельмаш". В течение пяти лет предполагается довести выпуск таких машин до 15 тысяч в год.

●

Автомобили "Сузуки" планируют собирать на Снежнянском машиностроительном заводе (Донецкая обл., Украина). Протокол о намерениях предусматривает поставку двух технологических линий сборки и окраски, ранее работавших на заводе в Испании.

●

За 1996 г. служба ГАИ зарегистрировала 49,9 млн. нарушений Правил дорожного движения, что на 4,8% превышает соответствующий показатель 1995 г.

●

АО "Бронто" (Тольятти) выпустило тысячный бронеавтомобиль ВАЗ-21213Б. Стоимость его в марте составляла 187 млн. руб.

"БЫЧОК" С "ЗЕФИРОМ"

Американская фирма "Кэрриер Трансиколд" – изготовитель холодильного оборудования – не новичок на российском рынке. Теперь ее агрегатом "Зефир-30S" оборудован новый рефрижератор на шасси "Бычка", представленный на выставке "ПРОДЭКСПО-97" в Москве. Изотермический фургон изготовлен, как и автомобиль, на ЗИЛе. В нем можно перевозить различные грузы – от живых цветов и бананов, которым необходима положительная температура, до мороженого и мяса. Агрегат заправлен фреоном-134А, не разрушающим озоновый слой атмосферы. Изготовители предлагают на выбор два вида испарителя, дополнительный компрессор с электромотором для охлаждения груза во время длительной стоянки, а также режим нагрева (за час от –10° до +14°). Холодильным агрегатом управляет микропроцессор. На пульт, установленный в кабине, выводится информация о работе системы и возможных неисправностях.

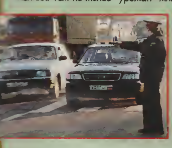
Важно, что гарантийные обязательства на автомобиль и рефрижератор берет на себя ЗИЛ, а ремонт холодильного агрегата в случае необходимости сделают в одном из центров технического обслуживания "Кэрриер Трансиколд", которых в России уже 17.



ПО ГЛАВНОЙ УЛИЦЕ С МИГАЛКОЙ

Поводом для проведения серии операций под кодовым названием "Спецсигнал" послужило постановление правительства – значительно сократить количество автомобилей с "неприкасаемыми" номерами и мигалками: первых – до 5000, вторых – до 560. Кстати, постановлению о раздаче приоритетов исполнился всего год! Однако легко написать, да трудно выполнить. Где это видано, чтобы "простой" инспектор поднял жезл на вельможный транспорт? Поэтому на московские дороги вышли главный автоинспектор страны Владимир Федоров и его заместители – Николай Бородин и Владимир Тимошин.

Что и говорить, без генеральских звезд пришлось бы трудно. Привыкшие к безнаказанности и вольной езде водители спецмашин (остановленные далеко не первым свистком) не стеснялись в выражениях. Тем не менее "урожай" мигалок и номеров был немалый.



Ну не хотят попавшие под сокращение расставаться с атрибутом власти, а ведь были предупреждены о перерегистрации за месяц! Оказалось, что лавры "неприкасаемых" не дают покоя многим банкам, ТОО и просто предприимчивым гражданам – тем более что мигалки можно беспрепятственно купить.

Подобные мероприятия будут продолжаться, хотя "обиженные" настойчиво требовали вернуть право на спецсигнал. Будем надеяться, что ГАИ не отступит в неравной борьбе, а мы начнем, наконец, среди визга сирен и вспышек мигалок различать машины "скорой помощи" и милиции.

ЛУЧШЕ РАЗ УВИДЕТЬ

Шестнадцать представителей из одиннадцати российских, украинских и белорусских фирм-дилеров японской шинной корпорации "Бриджстоун" совершили, вероятно, незабываемое путешествие, названное "Взгляд на "Бриджстоун" в Японии".

Первые два дня участники поездки посвятили встрече с президентом корпорации г-ном Кайзаки, посещению двух шинных заводов в Токио и Точиги, а также испытательного полигона фирмы – некоторым удалось прокатиться на "Порше" (в качестве пассажиров) и "прочувствовать" скорость 250 км/ч. Деловая часть тура продолжилась на техническом семинаре в учебном центре "Бриджстоуна", а завершилось лекцией об истории японского шинного рынка и посещением предприятий розничной торговли японскими покрышками.



"ПОРШЕ" НАЦЕЛИЛСЯ НА ДЖИП

Известный немецкий производитель спортивных автомобилей "Порше" в начале года прекратил проводившиеся с лета 1996 года переговоры с "Мерседес-Бенц" о сотрудничестве в создании нового универсального спортивного автомобиля. Речь шла о проекте машины на базе вседорожника "Мерседес" М-класса (его серийное производство в США начнется уже в этом году), который совместил бы в себе достоинства лучших моделей обеих фирм.

Как заявил официальный представитель "Порше", фирма в настоящее время продолжает поиски потенциального партнера, а причина неудачи переговоров в том, что "Мерседес-Бенц" хотел оказывать слишком сильное влияние на этот проект.

Таким образом, объявленные ранее планы продемонстрировать новую модель в 1999 году сегодня уже представляются нереальными, и, по официальным прогнозам, автомобиль увидит свет не ранее 2000 года. При этом концепция вседорожника в стратегии и тактике "Порше" останется все же неизменной.

А ЕЗДИТЬ ТАК ХОЧЕТСЯ...

Президент Украины ввел для госорганов запрет на приобретение легкового автотранспорта: мол, нечем платить людям зарплату, пенсии и стипендии, так что перебьетесь. Но киевская госадминистрация проигнорировала указ Леонида Кучмы и купила 10 новеньких "опелей-омега", заплатив 350 тыс. немецких марок.

Поднялся скандал. Покупку "волг" еще могли бы простить, но иномарки воспринимались как вызов.

ОТКУДА ДЕНЕЖКИ?

Немецкая независимая организация ДАТ задалась вопросом, из каких источников соотечественники черпают средства на покупку нового автомобиля. Выяснилось, что главную роль играют личные сбережения: в 1995 году они составляли около половины необходимой суммы (для западных немцев – 55,6%, для восточных – 49,6%). Второй по важности – доход от продажи старой машины (на Западе – 25,3%, на Востоке – 20,2%). Подарки и другие непредвиденные поступления "весят" 4,8 – 3,7%, а недостающую сумму берут в кредит (14,3% от цены новой машины – в западных землях, 25,9% – в восточных). Средняя сумма его составляет соответственно 7–8 тыс. марок. Разный удельный вес кредита объясняется, по-видимому, меньшей покупательной способностью жителей новых земель и относительно низкой остаточной стоимостью продаваемых ими машин.

В Тольятти прошла конференция с участием представителей крупнейших предприятий Самарской области. Главная цель встречи – выработка стратегического плана взаимоотношений местных предприятий и "АвтоВАЗа". Автостроители показали гостям перспективные модели, в том числе дизайн-проект ВАЗ-1119, призванного прийти на смену "десятке".

●

Правительство Москвы заключило соглашение с японским "Эксимбанком" о выделении кредита на 140 млн. долларов. На эти средства при посредничестве японской "Мицуи" предполагается закупить у французской фирмы "Рено" технологическое оборудование для реконструкции и ввода в строй завода двигателей АО "Москвич".

●

СП "УзДэуАвто", ежедневно выпускающее до 220 автомобилей марки "Дэу", снизило отпускные цены на продукцию для Узбекистана. "Нексия" в "люксовой" модификации стала стоить 6,9 тыс. долларов – на 900 меньше, чем летом прошлого года. Стоимость малолитражки "Тико" упала на целых 1200 долларов – до 3 тыс., микроавтобус "Дамас" подешевел с 4,6 до 3,2 тыс. долларов.



Компания "Ниссан" продала на рынке США в прошлом году 480 тыс. автомобилей – на 20 тыс. меньше, чем в 1995-м.



КРЕПКИЙ СИБИРЯК

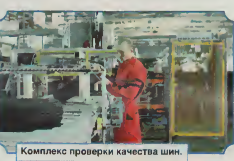


Немало нынче ходит проектов того, как в считанные месяцы сделать, например, "москвичи" настоящими "рено", а "жигули" – "опелями" и т. п. Только намерения, увы, остаются мечтами. Все же есть пример (в автомобильном бизнесе, пожалуй, единственный), когда шинники из Словакии решились вложить деньги в совместное предприятие "Матадор-Омск" (см. ЗР, 1996, № 8). Минул год. О некоторых итогах работы СП рассказывает наш корреспондент Вячеслав СУББОТИН.

Признаться, вторая командировка на омский "Матадор" удивила меня не меньше, чем первая. Год назад был праздник – открытие. Красная ленточка, первые блестящие покрышки, приветственные речи, шампанское... Но даже во время общего торжества находились люди, уверявшие, что пуск нового завода – явление случайное, не пройдет и года, как все рухнет. Что ж, вероятность такая существовала и была вполне объяснима – никому еще не удавалось побороть отечественные налоги, таможенные поборы и бюрократию.

Теперь приятно было убедиться, что скептики неправы. Несмотря на трудности, завод выполняет расписанную по неделям программу: выпускает покрышки, наращивает объем и, разумеется, ассортимент. В цехе прибавилось оборудования и, конечно, людей.

За неделю до моего приезда на предприятии закончили установку дорогущего (800 тысяч германских марок) немецкого комплекса "Хофманн" для контроля качества шин. Эта фирма известна во всем мире и в нашей стране тоже, только вот такого оборудования нет, пожалуй, ни на одном отечественном шинном заводе. А ведь без него нынче нельзя. Такой комплекс дает полную гарантию, что из ворот завода выйдут покрышки самого высокого качества. Автомобилисты со стажем наверняка помнят случаи, когда автомобиль с отрегулированными углами передних колес на только что установленных новых покрышках вдруг начинало вести в сторону или интенсивно изнашивалась одна из сторон протектора. Бывало, через полторы-две тысячи вдруг ни с того ни с сего появлялась "грыжа" или покрышка "закручивалась винтом". Все эти дефекты в основном от ошибок при сборке шины. Выявит их тот самый "Хофманн" – он контролирует силовую неоднородность, дисбаланс и т. д. Кроме того, на "Матадоре", как положено на современном шинном заводе, изделия проверяют


Комплекс проверки качества шин.

на промежуточных операциях, а в конце все покрышки проходят рентгенографию.

На заводе только и слышишь о качестве и его контроле: зарубежные требования TUV, ISO, DOT, сертификаты экологии и т. п. И это не одни разговоры: впервые покрышки нашего завода продают в Германии, Австрии, Чехии и, конечно, в странах Восточной Европы. Заслуга в этом, в первую очередь, словацких "матадоровцев". В свое время завод в Пухове получил сертификаты качества на шины и производство, главные из них – европейский ISO 9001 и американский DOT 109. Очень важно, что их действие распространяется в течение двух лет также на дочернее предприятие "Матадор-Омск". Но после указанного срока сибирскому "Матадору" придется отвечать за качество самому. Кстати, каждая модель шины из Омска сертифицирована Госстандартом России и НИИШПом, о чем на боковине есть специальная отметка – номер сертификата и значок "Е-22". Покупая шины других отечественных предприятий, присмотритесь, есть ли у них подобная надпись.

Столь нетрадиционное для россиян отношение к качеству и разумные цены (от 27 до 30 долларов за штуку) сделали покрышки из Омска популярными в нашей стране. Кстати, с мая этого года "Матадор-Омск" (а не просто "Матадор") будет поставлять покрышки на вазовский конвейер. Еще одно веское доказательство качества шин.

Что же нынче делают в Омске? Пока только покрышки для легковых автомобилей. Все бескамерные, радиальной конструкции, с металлокордным брекером. Правда, в отличие от словацких аналогов, некоторые модели после испытаний в НИИШПе оснастили усиленным, двойным каркасом. Для разбитых дорог, изобилующих ямами да колдобинами, это то, что надо. Они стали несколько жестче (за счет комфорта), но защита боковины и беговой дорожки от пробоя и прочих повреждений надежнее.

У моделей MP4, MP5, MP7 и MP8 – дорожный рисунок. Правда, первые три вполне можно считать универсальными – у них более развитый протектор, чем у MP8. MP11 – для хороших твердых покрытий. На асфальте – это явный фаворит, а вот по грязи и тем более снегу она пойдет хуже. Размеры покрышек самые ходовые – "жигулевские" и "волговские", то есть 13 и 14 дюймов разной ширины и профиля.

Отдельного внимания заслуживают зимние шины. В Омске уже изготовили первую партию ошипованных покрышек MP57, названных "Сибирь". В ее создании самое активное участие принимал НИИШП. На укатанном или рыхлом снегу, на льду шина заслужила высокую оценку экспертов.

Поскольку эта шина совсем новая для матадоровцев, Омский завод, как подобает любому современному предприятию, устроил презентацию MP57 "Сибирь" и еще одной, MP7 ("волговского" размера) для местных журналистов. Соорудили специальную трассу, пригласили тест-пилотов из числа автоспортсменов, показали возможности заднеи переднеприводных машин на новых покрышках и, разумеется, дали вволю порезвиться пишущей братии.

Покидая омский "Матадор", я мысленно желал ему избежать невзгод или успешно их преодолеть. Ведь такое предприятие в своем роде уникально хотя бы тем, что работает в три смены в городе, где почти все заводы стоят, регулярно выплачивает зарплату, да еще и развивается. Будем надеяться, омский "Матадор" окажется крепким сибиряком.

Шины MP4, MP5, MP7, MP8, MP11, MP57 "Сибирь".

ПРИКЛЮЧЕНИЯ "КОЗЛИКА"



НА РОДИНЕ ДЖИПОВ

Американец Уильям Андерсон, любитель и знаток техники 4х4, впервые попав в Россию в 1991 году, увидел неведомый доселе джип. Коллекционерский зуд длился секунд пять – победил, как водится, "дух стяжательства": Андерсон решил, что сумеет неплохо заработать, продавая в Америке УАЗ-31512.

Уверенность в успехе предприятия, сомнительного даже на неопытный российский взгляд, у американца оказалась столь велика, что он свернул две вполне преуспевающие компьютерные фирмы и, учредив в июле 1993 года совместную компанию "УАЗ оф Америка", направил туда всю свою кипучую энергию. Успокоим скептиков: пока в США не продан ни один "уазик". По планам мистера Андерсона, продажи должны начаться в конце нынешнего – начале следующего года. Оказывается, перед тем как быстро поехать, долго запрягают не одни только русские мужики.

Однако долго – не значит вяло. За эти годы наш армейский джип подвергли реинжинирингу, как сказали бы американцы. То есть полной технической реконструкции. Процесс этот любопытен – остановимся на нем подробнее.

Главным козырем УАЗа м-р Андерсон считает его ярко выраженную "джипистость" – проходимость и неприхотливость. (Заслужить такую оценку на родине джипов, согласитесь, уже немало!) Недостатков же всего два. Во-первых, УАЗ не соответствует требованиям, предъявляемым в Америке к безопасности, экологичности и др. Во-вторых, он не соответствует привычкам местных покупателей. Итак – развить достоинства, ликвидировать недостатки, при этом добиться низкой цены – вот и вся недолга! Первый шаг казался очевидным: раскрыть глаза производителям. Ведь они делают такой замечательный автомобиль – решить бы только мелкие проблемы, и начинай считать доллары в кассе! Постсоветская действительность отвергла столь прямолинейный подход.

Пришлось искать решение на родной, американской почве. А там, говорят, стоит моргнуть, так сразу: "Чего изволите?" Только плати!

Рама, кузов, мосты и подвеска нареканий у инженеров не вызвали. Двигатель тоже поначалу не испугал. "Не всякое старое – плохое!" – считают в Америке. Но все попытки улучшить его впрыском и прочими усовершенствованиями нужного результата не дали: проблема-то не только в конструкции, но и в технологии, культуре производства. В итоге имплантировали "сердце" от "Дженерал моторс". Мотор этот стоит и на "Блейзере", и на мини-вэне "Лумина" – из сегодняшних моделей, а вообще ведет начало от разработки 1955 (!) года. Выпущено за сорок лет 75 миллионов подобных двигателей (большей частью V-образных "восьмерок"). Навеска, конечно, менялась, но база оставалась прежней. Запчасти дешевы и доступны, сам мотор недорог и надежен. V-образная "шестерка" объемом 4,3 л выдает 165 кВт/223 л. с. (по американскому стандарту SAE).

Крутящий момент "шестерки" для родной трансмиссии оказался великоват. Пятиступенчатую коробку разработали для УАЗ-3160, но ее пока не делают. Зато на американском рынке трансмиссий присутствует фирма "Борг Уорнер" с подходящими моделями. С "раздаткой" сложнее: родная шумновата – ждут новую, мелкомодульную. Американские есть, но их установка потребует

слишком серьезных переделок, да и сама "раздатка" потянет долларов на 800.

Подвеска переделок не потребовала – благо, в Ульяновске выпускается модификация 31512-10 с пружинной передней подвеской. Она вполне устроила американцев. Амортизаторы подобрали газонаполненные, фирмы "Монро".

Часть УАЗов комплектуется на заводе муфтами ускоренного включения передних колес, а большинству водителей привычнее для этого отвинчивать колпачок и затягивать муфту специальным квадратным ключом. Последнее для американцев неприемлемо, а "ускоренные" показали на испытаниях свою негерметичность. Кроме того, отмечены случаи самопроизвольного выключения муфт на затяжных подъемах. Калифорнийская фирма "Майл маркер" тут же предложила свой вариант в коробочке с силиконовыми уплотнениями и надписью "Специально для УАЗа".

Мощный двигатель потребовал усиленных тормозов: подобрали суппорты от "Шевроле", а вентилируемые диски заказывали специально.

Рулевую колонку и баранку поставили травмобезопасные, предусмотрев установку надувной подушки. С усилителем руля мудрить не стали – на УАЗе работа над ним подходит к концу, скоро он станет стандартным узлом.

Боковые бензобаки, как на УАЗе, в Америке запрещены – опасны при столкновениях. Пришлось искать новое место для бака и заливной горловины. Хуже, что лючки бензобаков теперь надо заваривать, а то и вовсе делать новые штампы для боковин.

Само собой, автомобиль получил новые кресла, панель приборов, дверные замки: потребовались другие надставки дверей. Родные непригодны по неожиданной для нас причине: дороги в большинстве своем платные – рассчитываться принято через окно, как и в автомобильном "Макдональдсе". Пришлось заказать в Англии на фирме "Перси Лэйн", где делают подобные замки для "Ленд-Ровера".

У варианта "оф Америка" опытный глаз отметит не только решетку (она же бампер), лебедку, новый тент и подножки, но и отсутствие лючков для горловин бензобака на привычных местах.

Запаска, как обычно, снаружи, а каркас тента стал и каркасом безопасности. На боковинах и задке – светоотражатели, над запаской – третий стоп-сигнал.

Столь любимая в России жесткая крыша американцев не привлекла, хотя свой вариант (для Канады) они подготовили. Но, кроме того, быстренько соорудили другой каркас, придумали новый тент (весь на "липучках" и "зипперах"). Посчитали, что большую часть времени ездить будут без тента – это тоже американская привычка. Как и многочисленные кронштейны под банки с "колой".

Да, чуть не забыли. Хоть и предполагается ездить на УАЗе без крыши, американец не возьмет машину без кондиционера – придется закупать.

Сознательно опускаем информацию о колесных дисках и шинах, "кенгурине", лебедке. "Кенгурин" – деталь слишком незначительная, а колеса и лебедки покупатель может выбрать любые. Нам же хотелось на примере реконструкции привычного УАЗа проиллюстрировать сам подход к созданию нового или переделке уже выпускаемого автомобиля. Четко определив достоинства товара, Андерсон не смутился его недостатками, ибо понимал, что они не могут быть непреодолимыми. Любой отечественный автозавод ждет перехода на новую модель, как стихийного бедствия: производство новых комплектующих надо либо организовывать у себя (что дорого и нерационально), либо уговаривать таких же гигантов из других отраслей (а им это едва ли нужно). Здесь же относительно небольшая фирма, выпускающая, скажем, коробки передач, сразу предложит целый ряд изделий с разными параметрами. Если ни одно не подойдет, то ей достанет и опыта проектирования, и специального оборудования, чтобы удовлетворить любой запрос быстро и за разумную цену.

Конечно, все это деньги, и немалые. Уильям Андерсон шел на траты вполне осознанно, ибо намеревается продавать в год десять тысяч УАЗов. А оптимистический прогноз и вовсе показывает 50 тысяч как вполне реальную перспективу. Почему бы нет? Штаты приемлют лишь бензиновый двигатель, а в Латинской Америке требуют дизель – его уже подобрали. Ожидают хороший спрос на дешевые "проходимые" пикапы – чем не повод достать из-под спуда уже сделанные в Ульяновске разработки? Интерес вызвал и длиннобазный УАЗ-3153 (о нем мы рассказали в № 1 за этот год). Если учесть, что в 1996 году в Ульяновске собрали всего 33701 УАЗ-31512 (различных вариантов), то при столь агрессивном американском подходе "уазик" в России, глядишь, станет дефицитом. "УАЗ оф Америка" рассматривает перспективу "отверточной сборки" из автокомплектов, поставляемых с берегов Волги. С другой стороны, любой узел или агрегат, разработанный для УАЗа в Америке, может быть поставлен в Россию – нашелся бы спрос.

Появившийся на дорогах второй мировой ГАЗ-67 получил прозвище "Иван-Виллис" за сходство с родоначальником всех джипов. И солдаты-шоферы, и командиры признают, что предпочитали все же американскую машину. А вот прямой потомок "газика" может оказаться удачливее дедушки.

При первой демонстрации самого стандартного УАЗа в Нью-Йоркском автосалоне



в апреле 1994 года две тысячи посетителей шоу изъявили желание немедленно купить автомобиль. Но что еще важнее, 70 дилеров предложили услуги по продаже этих машин.

Событие отметили газеты "Нью-Йорк Таймс", "Сан", "Цинциннати инкуайерер", многие специальные издания. Погоня за комфортом снизила боевые качества и задрала цену многочисленных "паджеро", "гран-чероки" и "лендкрюйзеров". У крутых парней, любящих помесить американскую грязь, русский джип вызвал восторг, несмотря на его "дубовость" и другие недостатки. Те, кто "отрывается" на действительно дикую природу, мечтают, конечно, о "Хаммере". Но уж больно дорог – 80 тысяч долларов. За схожесть характера и отменную проходимость "уазик" получил здесь еще одно прозвище. Теперь он не только "козлик", отныне он – "Бэби Хаммер".

Алексей СОЛОПОВ
Фото "УАЗ оф Америка"

"А я сяду в кабриолет..."

"[illegible] уеду куда-нибудь!" – поет одна эстрадная певица. По утверждению нашего корреспондента Сергея МИШИНА, когда он впервые увидел кабриолет на базе "Оки", ему тоже захотелось... нет, не спеть, а поскорее сесть в него и "уехать куда-нибудь". Так он и сделал, а когда вернулся – привез эти заметки.

Она или он? Автомобили, как и люди, делятся на мужчин и женщин. И вряд ли кто усомнится, что "Ока" – это она. Потому что маленькая, аккуратная и изящная. Попробуйте назвать "Оку" автомобилем – не очень-то ей подходит это слово мужского рода. Лучше – "машина" или даже ласковое "машинка". Однако...

Такая хирургическая операция, как переделка кузова из закрытого в открытый, по идее, должна была изменить "пол" авто. Но это сделало новое имя – "Кабрик". Нарекли бы "Ока-кабрио" – и все осталось бы на своих местах. А так – явно мужское название заставляет по-иному взглянуть на имидж машины, то есть, пардон, теперь уже автомобиля. "Кабрик" – маленький задорный паренек, душа общества.

Кстати, создатели "Кабрика" – специалисты тольяттинской фирмы "СпецАвто" – предназначают его в первую очередь женщинам. А коли так – это тем более должен быть он, ведь на трудных российских дорогах женщине нужен именно друг.

Сын "Оки", автомобильчик смотрится необычно, он не выглядит традиционным кабриолетом. У "Кабрика" отсутствует задняя часть крыши, а в оставшейся передней вырезан большой люк. Такой кузов, строго говоря, ближе к классическому ландо (интересно, какое имя придумали бы "отцы" автомобиля, взяв за основу не общеизвестный "кабриолет", а этот специальный термин?).

В случае непогоды экипаж "Кабрика" защитится тентом, который крепится спереди застежкой-"молнией", а сзади кнопками. Чтобы снять его, нужно не более минуты; еще пара минут потребуется, чтобы разобрать легкий каркас и уложить его в багажник. Он, видимо, только для этого и предназначен: места для поклажи там не осталось. Закрывается багажник не вертикальной крышкой, как у родительницы, а мягким чехлом сверху.

Чтобы придать жесткость несущему открытому кузову (не меньшую, чем у базового закрытого), в конструкцию дополнительно ввели усилители порогов (внутри кузова) и дугу, вваренную в "среднюю" стойку. Она же должна защитить пассажиров в случае опрокидывания автомобиля.

Не понравились мне унаследованные от "Оки" узкие 12-дюймовые колесики. Тут, пожалуй, больше подошли бы широкие шины на блестящих литых дисках, а еще лучше – на колесах со спицами.

Непривычно яркий салон "Кабрика" заставляет улыбнуться, расслабиться, напоминая, что перед нами "женский" автомобиль.

Передние сиденья здесь от "Нивы" ВАЗ-21213, причем сидишь на них чуть выше, чем на штатных "Оки". Согласен, что с такими креслами, отъезжающими вперед при откидывании спинки, удобнее стало входить и выходить задним пассажирам. Но для этого салона сиденья слишком широки – настолько, что замки ремней безопасности еле помещаются между ними. Решение уже есть – доработать штатные сиденья "Оки" по образу и подобию "двести тринадцатых".

Пожалуй, женщина про такой автомобиль рассказала бы больше – а мне остается только передать впечатления от езды в открытом автомобиле.

Поехали! Отличная обзорность во все стороны позволяет легко маневрировать в стесненных местах, без труда парковаться на городских улицах. Светофор видно, даже если стоишь прямо под ним. Но – прочь из города, едем на природу!

...Кабриолет дает ощущение пространства, какого никогда не почувствуешь в закрытом кузове. Через открытые окна лицо и шею приятно овевает ветерок. Если стекла дверей поднять, поток воздуха ласково гладит по самой макушке.

На грунтовой дорожке "Кабрик" чем-то напомнил... мотоцикл. Нет, дело, конечно, не в технике, а в восприятии окружающего. Природа как она есть: не только вид из окна, но и запахи луговых трав и шелест деревьев, журчание ручейков и свежесть водоемов, щебетание птичек и синь неба (эка пастораль получилась). Как будто идешь на собственных ногах, ощущая автомобиль продолжением себя самого. Да, открытый кузов – это замечательно...

Вообще, такое неожиданное продолжение рода "Оки" показалось удачным. Веселый и яркий "Кабрик" понравился, и я искренне желаю ему удачной судьбы.

Фото автора



[illegible], присмотревшись [illegible], что это не [illegible]ильчик.

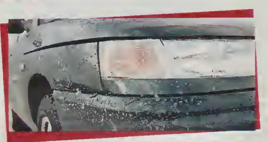
[illegible]

[illegible] головой.



РУССКИЙ ТЮНИНГ - РАБОТА НАД ОШИБКАМИ?

Не так давно услышали мы непонятное словечко – "тюнинг". Глядь, и до нас дошла мода на доработку серийной техники. Хотя, сдается, в нынешней ситуации это зачастую не мода, а необходимость.



Весеннюю распутицу тюнинговая "десятка" способна преодолеть без особого напряжения.

Покупатель платит деньги и уже много лет подряд получает за них постное варево, именуемое "серийным автомобилем". Проклятый капиталист предлагает спортивные (или хотя бы псевдоспортивные) модификации автомобилей, происходящие порой от самых "беззлобных", маломощных, семейных. У нас же что агрессивная "восьмерка", что солидная "девяносто девятая" выпускаются в одном варианте – в стандартном. Тому, кто хочет выделиться из общего потока, приходится решать сложную задачу со многими неизвестными. Какие купить стойки, диски, шины, сцепление? Кто доведет до ума двигатель? Как сделать уютнее салон?

"Дешевое пижонство", – скажет кто-то. Если смотреть с точки зрения человека, для которого 412-й "Москвич" – лучшее авто всех времен и народов, так оно и есть – пижонство чистой воды. Но для подобных любителей автостарины родной автопром предлагает немало раритетов: ИЖ-412, ВАЗ-2106, "Волгу". Покупай, если нравится.

А что делать тому, кто не желает довольствоваться брошенным ему допотопным, безликим, плохо собранным к тому же куском четырехколесного счастья? Идти искать мастера, который сможет "тут подрезать, тут добавить, тут подстучать" и в итоге доделать заводскую заготовку автомобиля. Мастеров таких по всей России развелось немало. Один из самых известных в столице – фирма "Лада Инжиниринг".

Некоторое время назад специалисты фирмы сообщили нам: как только у них появится ВАЗ-2110, одна из машин немедленно подвергнется доводке "до определенных кондиций". И вот – машина готова! Назначаем место встречи и в условленный час ждем прибытия чего-то необычайного.

Надежда на чудо не сбылась. Мы увидели самый обычный автомобиль, почти точно такой, как и наш редакционный ВАЗ-2110, на котором мы приехали. Внешних отличий (не считая цвета) всего два – измененная форма бамперов и четырнадцатидюймовые колеса из легкого сплава. С бамперами, слава Богу, разобрался сам завод. А вот четырнадцатидюймовые колеса, о которых столько говорили (мол, и тормоза в них разместить можно более эффективные, и смотрится с ними автомобиль лучше), на серийных "десятках" не появились. Говорят, что будут, но потом. Для тех, кому хочется сейчас, пожалуйста, четырнадцать дюймов, да еще из легкого сплава, да в сезонной "обувке" – за дополнительную плату. В итоге машина, внешность которой подвергается постоянной критике, стала чуть симпатичнее.

Отметили для себя и кое-что еще, что отличает конвейерную "десятку" от более ранней редакционной. Наконец-то она избавилась от отделочных элементов, изготовленных по так называемой обходной технологии. Правда, стандартный пластик особо приятным на вид и ощупь тоже не назовешь. Ну, еще ручки дверные поотвалились после того, как заусенцами руки поисцарапали. Так это все мелочи. Салон ведь тоже можно доработать. Были бы время и деньги. Зато новые сиденья куда уютнее "восьмых", что стоят на нашем автомобиле. Подержаться за штатный руль ВАЗ-2110 так и не удалось: на редакционной машине стоит баранка все от той же "восьмерки", а на тюнинговой – кожаная "Нарди". Это, кстати, единственное внутрисалонное отличие от серийного образца. Отсутствие броских внешних элементов – фирменных для "Лады Инжиниринг" четырех круглых фар, улучшенной отделки салона – ни в коем случае не говорит о том, что к изготовлению тюнинговой "десятки" подошли спустя рукава. Нас предупредили: это только первоначальный вариант, где "реконструкции", в основном, подверглась механика.

Автомобиль подготовили в очень сжатые сроки, использовав опыт, полученный при работе с ВАЗами "восьмого" семейства. Ведь двигатель, трансмиссия, ходовая часть на "десятке" практически не изменились. Широко разрекламированный шестнадцатиклапанный мотор к выходу машины в свет не поспел. Что же делать тем, кто хотел ав-

томобиль поживее? Снова брать денежки и идти на поклон к "мастеру" – в тюнинговую фирму? Там увеличат рабочий объем до 1600 см³, изменят фазы газораспределения, по-другому настроят карбюратор. Чтобы лучше реализовать возросшие возможности двигателя, до 4,3 увеличат передаточное число главной передачи. Надежное фирменное сцепление тоже не последнее дело. Переделки ходовой части минимальны: вместо стандартных амортизаторов – изделия фирмы "Монро".

Форсированный двигатель в сочетании с изменениями в трансмиссии резко улучшил динамику автомобиля. ВАЗ-2110 от "Лады Инжиниринг" легко оставляет далеко позади своего серийного собрата. За счет большего крутящего момента и увеличенного передаточного числа главной пары даже с четырнадцатидюймовыми колесами заметно возросли тяговые возможности машины. Там, где стандартный мотор, сдаваясь под нагрузкой, уже требует пониженной передачи, доработанный чувствует себя вполне уверенно. Езда на таком автомобиле не только приятнее, но и безопаснее.

Амортизаторы "Монро Газ-Матик" оказались более чем удачным компромиссом между комфортом для пассажиров и хорошими ходовыми качествами машины. "Десятка" перестала раскачиваться, резко уменьшились крены кузова в поворотах, автомобиль стал увереннее "стоять на ногах". Но тряскость, достойную телеги, что часто случается при установке слишком жестких спортивных стоек, он не приобрел. Толчки как от мелких, так и от крупных неровностей покрытия хорошо демпфируются, и резкие удары на кузов не передаются.



Внешне автомобиль не сильно отличается от своих серийных собратьев, а вот его внутренняя "начинка" претерпела некоторые изменения.

Вместо штатной баранки – изысканный итальянский руль "Нарди" в цвет обивки салона.

Констатируем факт – тюнинговой фирме удалось то, что почему-то не под силу большому заводу. Нет, "десятка" не стала шедевром, для этого "новорожденная" слишком стара. Просто у автомобиля появился наконец-то свой характер. Жаль только, что характер этот выковали не на заводе, тогда эта процедура входила бы, по крайней мере, в базовую цену. "Воспитание" же конкретного автомобиля по заказу – работа трудоемкая, а потому дорогая.

В салоне автомобиля уже нет детвлей, изготовленных по обходным технологиям.

Диски "Американ Рэйсинг" размерностью 14 дюймов безусловно придают солидность облику машины.

Вот мы и коснулись "деликатного вопроса" – цены. Если стандартная "десятка" обойдется покупателю примерно в 11 тысяч долларов, то описанный тюнинговый вариант на 3 тысячи дороже. А ведь здесь нет ни дорогой, богатой отделки, ни сервоприводов, ни изменений во внешности. За свои деньги заказчик получает лишь часть того, что давно обещает завод: мощный двигатель, четырнадцатидюймовые колеса. Дальнейшая доработка машины приведет к еще более ощутимому росту цен, а ВАЗ-2110 и так недешев. Не платить же за "десятку", как за "Мерседес".

Так вот чем отличается тюнинг отечественный от "импортного". И тут, и там он в общем-то недешев. Но в одном случае тюнинговая фирма берет деньги за придание автомобилю индивидуальности, а в другом – зачастую занимается исправлением чужих ошибок. Похоже, ВАЗ-2110 от "Лады Инжиниринг" как раз и есть достаточно удачный пример работы над чужими ошибками. Это хорошо, что есть кому ошибки исправить. Плохо лишь то, что за исправление платит не тот, кто эти ошибки делал.



Вадим КРЮЧКОВ,
Игорь ТВЕРДУНОВ
Фото Владимира Князева

Сказ о том, как Иван на "Пассат" глядел

Действующие лица и географические названия:

[illegible]ое царство	сопредельное государство	Республика Беларусь
[illegible]		Главный редактор
[illegible]		Корреспондент
[illegible]ный Живописец		Фотокорреспондент
[illegible]	Фирма "Атлант-М"	официальный дилер "Фольксваген АГ"
[illegible]чик		Сотрудник фирмы
[illegible]ецкий товар		"Фольксваген-Пассат 1,8 турбо"

В некотором царстве, в сопредельном государстве жил-был купец. Торговал автомобилями ненашенскими – возил товар из далекой Германии. Обычное дело – работенкой такой немало народу кормится. Но пошел вскоре о том купце слушок: дескать, товар-то у него отменный, чем зря не торгует, да уж больно задешево отдает, будто в деле этом своей выгоды не имеет.

Слух тот быстро разошелся – кто ж добрую вещь почти задарма получить не хочет? Пришло время – услыхал о необычном купце и его товаре Царь. Призадумался маленько, а потом посохом об пол как треснет: "А ну, подать сюды Ивана!!!" Ивану куда деваться: человек подневольный, приказали явиться – явился, стал под грозны очи, речи слушает, затылок почесывает. А Царь-хитрец издалека начинает, ласково так стелет:

– Слышь, – говорит, – Вань. Ты, вроде, в некотором царстве, в сопредельном государстве бывал?

– Ну?! – отвечает Ванька.

– С купчишками ихними, прохиндеями, дела водил?

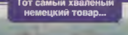
– Ну?!

– Что ты все "ну" да "ну". Отвечай Царю как положено, не то вместо зарубежья, хотя и ближнего, вмиг отправишься в другую сторону, где умельцы мои не первый год уже мотор на телегу ладят. Сколько денег проели, остолопы, а телега так телегой и осталась! Нет бы у немцев премудрости той научиться... Тьфу, о чем это я? Так вот, отвечай – знаком с купцами соседскими?

– А то как же, Царь-батюшка, знаком!

– Вот это другое дело, – улыбнулся Царь, помолчал маленько, да опять как рявкнет: – Коли знаком, какого же хрена тут стоишь, глаза мои царские мозолишь? Али не слыхал, что они там, ироды, творят – товар новейший немецкий задарма продают, а мы тут сидим, не чешемся. У меня боярин один на немецком автомобиле разъезжает – прикупил ему по случаю, доволен, нахваливает. Не гляди, что по-ихнему автомобиль народным зовется, у нас такой как раз благородному сойдет. Так вот – пока мы тут старью ихнему радуемся, они там покумекали и для народа своего новую машину построили и продают силь-

Очередная новинка "Фольксвагена" под традиционным именем "Пассат" явилась автомобильному миру осенью прошлого года с кузовом седан. Универсал ("вариант") появился позднее – в начале года нынешнего. Гамма двигателей: пять бензиновых агрегатов объемом от 1,6 до 2,8 л и мощностью от 74 до 142 кВт, два турбодизельных, 66 или 81 кВт. Коробка передач – пятиступенчатая механическая, четырехступенчатый "автомат" или "умная" система "Типтроник". Шестицилиндровый двигатель 2,8 л только для полноприводного "Пассата".


Тот самый хваленый немецкий товар...

но дешево. Значит, собирай манатки, бери пачпорт и дуй к своим знакомцам – разузнай, что за товар, ну и все такое. Понял?

– Ну?!

– Что ну?!

– Не понял, ваше величество, – молвил Иван, – на чего мне поглядеть-то надо?

– Сказано же тебе, на автомобиль германский ветреный.

– Какой такой автомобиль? – удивился Ваня. – Ветреными, извиняюсь, девки бывают.

– Одно все у тебя на уме! Девки девками, а они ветреным именем автомобиль прозвали – "Пассат" – ветер на море такой дует. Понял?

– А, тапереча вроде понял.

– Ну, коли понял, собирайся – и с Богом, в путь...

Что тут скажешь? Коли сам Царь хочет, надобно ехать. Собрал Иван вещички, получил в казне монет на дорогу и пропитание, прихватил с собой, припугнув царской немилостью, придворного Живописца, чтобы докладать потом не только словом, но и картинку цветную пред светлы очи представить, и отправился в путь.

Долго ли, коротко ли ехали Иван с Живописцем, а добрались-таки до сопредельного царства. Купчина их встречает, речи ласковые говорит, ведет в свои хоромы, чаем-кофием с дороги угощает, об товаре немецком драгоценном рассказывает. Иван башкой крутит, в окошко выглядывает – нигде автомобиля заветного не видать. "Ох, хитрит торговый человек, – думает Ванька, – щас речами охмурит, а товар покажет завалящий. Что я Царю докладать стану? Ох, высекут!"

Но купец сопредельный – мужик башковитый. Разумеет, что Ванька не сам по себе оборванец, а человек царский, посол, можно сказать. А у царя того подданных, как клопов. Глядишь, Иван чего разболтает и покупатель новый пойдет. Так что напраслину возводил наш герой на человека в мыслях своих. Расстарался купец – самый лучший автомобиль Ивану предоставил. Да не простой, а по специальному заказу исполненный. Мало того, что мотор в нем с пятью аж клапанами на один цилиндр и с турбонаддувом (Иван про такой только в книжках читал да на картинке разглядывал), так еще и отделка наилучшая, какая только бывает. А уж на всякие штучки-дрючки немчура всегда была способна. Мало того, что на всех машинах – гидроусилитель руля, АБС, противобуксовочная система – тут тебе и злектростеклоподъемники спереди, сервопривод и подогрев зеркал, тут и атермальные стекла, и центральный замок, и полностью оцинкованный кузов, и запаска полноразмерная, и еще по мелочи много такого, что нам пока и не снилось.

По купеческому заказу кожей салон обшили, руль специальный спортивный поставили, две боковые подушки безопасности в спинки сидений упрятали (зто к двум передним в дополнение), самому сиденью регулировку по высоте добавили. Кондиционер там автоматический, чтоб ни купцу, ни Ивану холодно либо жарко не стало. Колеса шестнадцатидюймовые из легкого сплава отлили.

В общем, увидал Ванька – ахнул. И ведь зто еще не все! Список аж из сорока двух пунктов немцы к машине придают. Что хочешь – у купца заказываешь, а он твое пожелание дальше отправляет. Глянь – готов автомобиль, такой точно, как ты хотел. Да, хитер купчина, знает, чем торговать, у кого товар брать. Ему бы нашу телегу с мотором – пусть продает...

Ну вот, кофей весь выпит, речи сказаны, на машину поглядели – пора за дело. Купец ключики Ваньке отдает, а сам так ехидно говорит: "Ежели вы, Иван, какую неполадку или неудобство заметите, все немедля на бумажку записывайте. Мне интересно ваше мнение". "Ну-ну, – думает Иван, – я тебе через несколько часиков такой документ предоставлю – обыкаешься. Я ж на царевой службе недаром жалованье получаю. Какой изъян в машине найти – мое наипервейшее дело". С мыслями такими сел Ваня в кожаное кресло, растопырил пальцы веером (у него на родине почти все, кто купит иномарку, сразу так делают) и поехал выискивать в германском товаре всякие несуразицы.

Рядом приказчик учтивый сидит, дорогу показывает, на вопросы каверзные Ванькины бойко отвечает. А Иван все больше хмурится. Битый час по загранице колесит, а в книжечку ничего так и не записал. И места ему за рулем предостаточно, хотя мужик он не из мелких, и сиденья, что поначалу показались слишком жесткими, на деле очень даже удобны, и рулевую колонку подогнал по длине и высоте, и все рычаги и кнопки на месте. Давай Иван на педаль жать, авось мотор зарычит или ветер засвистит, так нет – тихо в салоне. А приказчик знай про свой товар рассказывает. "Напрасно, – молвит, – вы шума ждете, звукоизоляция у нас что надо, да и ветер не зашумит. Чай, в трубе не день машину продували: коэффициент лобового сопротивления у нее, можно сказать, рекордный – 0,27".

Обозлился Иван, давай на дорогах ямы искать да кочки, чтобы по ним покататься. Нашел, покатался – все без толку! Подвеска у машины не так чтобы очень мягкая, но даже на ямках пассажиров не трясет и не стучит.

Дело-то было весной, дождик накрапывал, дороги мокрые. "Ну, – думает Иван, – пан или пропал", – и давай на ходу руль

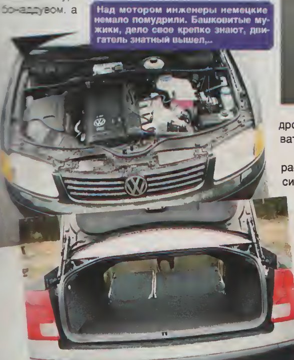
Ежели лихач какой из-за угла выскочит и прямо в бок, подушка та, что в сиденье, разом надуется. Глядишь, башка целой останется.

Вот это да! У самого Царя в палатах поскромнее будет обстановочка.

Такая лепота не для всех, только по заказу.

крутить вправо-влево. Накрутился до пота, а толку – чуть. Не желает немецкая техника в занос срываться и скользить по дороге – знай себе катится.

Тут Ваня и припомнил, что мотор-то у машины с турбонаддувом, а



Над мотором инженеры немецкие немало помудрили. Башковитые мужики, дело свое крепко знают, двигатель знатный вышел...

Это сколько ж добра загрузить можно!

... который по дорогам бегает больно уверенно да шибко...

значит, как учили Ивана, при малых оборотах коленчатого вала работать должен ни шатко ни валко – такая уж у этого турбонаддува зловредная особенность. Ухмыльнулся Иван, скорость сбавил, включил пятую передачу и вдавил газ в пол. Ну, думает, немецкий мотор задергается! Ан нет, едва обороты перевалили за полторы тысячи, машина поехала, да так шибко! А приказчик знай свое гнет: "У него, – говорит, – максимальный крутящий момент – при малых оборотах и держится ровным почти во всем диапазоне. Инженеры германские все так придумали, чтобы от турбонаддува никакого вреда не случалось, а одна лишь польза. Можете заодно и тормоза испробовать. АБС, заметьте, самая современная, ни тебе блокировки колес, ни дрожания педали". Чего уж пробовать, ясно, что так оно и будет.

Плюнул Иван, вылез из-за руля расстроенный, плюхнулся на заднее сиденье и... достал-таки головой до потолка. Порадовался было, да приказчик-злодей опять все испортил. "Вы, – говорит, – росту большого, нестандартного, потому такое и произошло". И посадил назад Живописца придворного, мужчину тоже не маленького, но Ивана все же помельче. Тот ни во что не упирается, сидит, головой крутит, ногами сучит, жизни радуется. Так и отступился Иван от немецкой машины ни с чем. Ну разве что назад в окошко ни черта не видно, так нынче чуть не у всех так. То ли мода, то ли наука эта, как ее, аэродинамика!

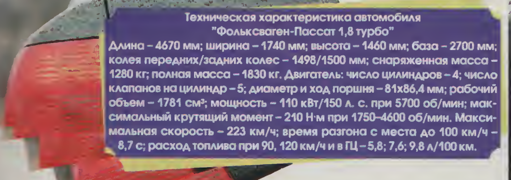
Приходит Иван к купцу, а тот ждет, руки потирает и спрашивает: "Ну как, Ванечка, тебе мой товар, много ли дефектов начеркал ты в своей тетрадке?" Что ответить? Правду говорить надо. Нет, мол, особых дефектов, не заметил. Все, вроде, в порядке, только больно уж машина скучная, характера у нее нет, табуна под капотом не слыхать. Сказал такое Иван – царев человек купцу, а сам думает: "Это же мне "характер" нужен, чтобы повыпендриваться, кайф от машины получить. А другим, и таких много, кайф такой ненадобен. Им машину подавай разом и мощную, и удобную, и не злую, чтобы управляться с этой самой мощью запросто. Вспомнил Иван и старую модель, что разъезжает по его царству. Она ведь точно такая – удобная да надежная, но бесхарактерная, больно послушная водителю. И за это ее много народу полюбило. Строптивых укрощать – не всякому по душе. Новая – в том же духе, только задумана и сделана, пожалуй, еще лучше..."

С такими мыслями и вернулся Ванька к Царю. Пришел на доклад, так, мол, и так, говорит, искал я в немецком товаре дефекты и нелепости как мог, да особо ничего и не нашел. Царь, конечно, недоволен: "За что я тебя, охламона, на службе держу? Какова немецкая техника, я и без тебя знаю, мне давно доложили. Царь я все-таки! Ты, оболтус, выяснил хотя бы, почему этот купчишка так дешевит?" "Выяснил, а то как же", – отвечает Иван. – "Докладай". – "Говорит, что дружбу завел с немцем крепкую, а тот хорошим друзьям отдает товар по дешевке – политика, мол, у него такая. Вот и выходит добрый товар по смешной цене. Только в нашем царстве такого никогда не будет, у нас ведь пошлины. Ежели их убрать – народ телеги с моторами покупать перестанет".

Слушал Царь Ивана, слушал. Надоело ему, он так вкрадчиво и спрашивает: "Ты, – говорит, – Вань, чего в политику полез? Ты у меня, может, министр или первый вице-премьер? Тебя зачем посылали? Чтобы ты мне отчет предоставил в письменном виде. Щас же иди и все опиши. А я уж решу, чего с твоими каракулями делать!"

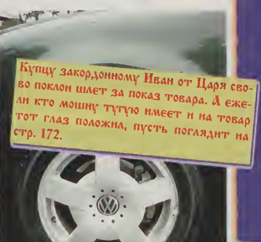
Что Ивану осталось? Человек он подневольный. Пошел и написал – все как было...

Игорь ТВЕРДУНОВ
Фото Сергея Иванова



Техническая характеристика автомобиля "Фольксваген-Пассат 1,8 турбо"

Длина – 4670 мм; ширина – 1740 мм; высота – 1460 мм; база – 2700 мм; колея передних/задних колес – 1498/1500 мм; снаряженная масса – 1280 кг; полная масса – 1830 кг. Двигатель: число цилиндров – 4; число клапанов на цилиндр – 5; диаметр и ход поршня – 81x86,4 мм; рабочий объем – 1781 см³; мощность – 110 кВт/150 л. с. при 5700 об/мин; максимальный крутящий момент – 210 Н·м при 1750–4600 об/мин. Максимальная скорость – 223 км/ч; время разгона с места до 100 км/ч – 8,7 с; расход топлива при 90, 120 км/ч и в ГЦ – 5,8; 7,6; 9,8 л/100 км.



Купцу закордонному Иван от Царя свово поклон шлет за показ товара. А ежели кто мошну тугую имеет и на товар тот глаз положил, пусть поглядит на стр. 172.



ИГРАЕМ ТРЕТЬЮ "СОНАТУ"

Напомню, премьера "Хёндэ-Соната-III" состоялась в Москве на международном автосалоне. Эта машина была в числе лучших новых моделей и потому получила Гран-при журнала "За рулем".

И то верно: яркая, выразительная внешность третьей "Сонаты" притягивает взгляд, "Соната" наконец-то обрела свое, ни на кого не похожее лицо.

"Хёндэ" пошла по пути, проторенному такими авторитетами, как "Мерседес", БМВ, "Альфа-Ромео": она акцентировала внимание зрителя на облицовке радиатора. Надо сказать, получилось здорово: решетку укрупнили и округлили, заметно выдвинули вперед. А раскосые глаза-фары завели на боковину кузова. Вдобавок замысловатые формы фар, решетки, кузовных деталей – все это демонстрирует высокие технологические возможности.

Оформление задней части также стало выразительнее. На перегибе крышки багажника "проявился" спойлер, подчеркивающий стремительность силуэта. Ниша под номерной знак стала заметным элементом дизайна. Фонари сгруппировали в крупные световые блоки, которые захватили часть задних крыльев.

Задний бампер, как, впрочем, и передний, избавился от мелких, дробящих его элементов, поднадулся и покруглел. Другими словами, стал строже и "взрослее".

Под капотом все "упаковано" довольно плотно. Двухлитровый шестнадцатиклапанный двигатель (на предоставленном образце), естественно, с распределенным впрыском топлива, покоится на гидроопорах, поэтому шум и вибрации от него в салоне почти не ощущаются. Генератор, насос гидроусилителя рулевого управления и компрессор кондиционера "висят" в верхней части моторного отсека – другого места, лучше защищенного от грязи, просто не найти. Все приводные ремни навесного оборудования хорошо видны, расположены так, что их удобно подтягивать и менять. Контролировать и доливать моторное масло и жидкости тоже несложно.

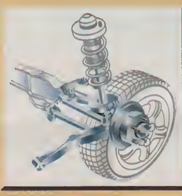
"Соната" – переднеприводный автомобиль. В ее трансмиссии полуоси равной длины. Их взаимозаменяемость в российских условиях – положительное качество. В ступицах передних колес – трехрядные подшипники: они способны нести большую нагрузку. Передняя подвеска типа "МакФерсон", задняя – независимая остались практически неизменными. А барабанные задние тормоза уступили место дисковым.

Осмотрев машину снаружи, усаживаюсь на место водителя. Сиденье имеет богатый набор регулировок с сервоприводами, которые управляются всего двумя рукоятками (они внизу под левой рукой). Двинул продолговатую рукоятку вперед – кресло поехало ближе к педалям, двинул назад – отодвигается в салон. Диапазон

"Хёндэ-Соната-III" – модель среднего класса, одна из наиболее престижных у фирмы. Комплектуется тремя моторами с электронным впрыском топлива: двумя 4-цилиндровыми объемом 2 л (8 и 16 клапанов) и 6-цилиндровым 3-литровым (последний – как с автоматической 4-ступенчатой коробкой передач, так и с обычной 5-ступенчатой). Цена "Сонаты" в России составляет от 26,5 до 35 тыс. долларов.



регулирования огромный, как и в "Сонате-II". В крайнем заднем положении я (при росте 184 см) не доставал до педалей, а в переднем, как мне показалось, машиной мог бы управлять и 12-летний ребенок. Потянул всю рукоятку вверх – и сиденье поднялось вслед за ней. Этой же ручкой можно отрегулировать и наклон подушки, если тянуть ее за "нос" или "хвост". Отдельная маленькая рукоятка управляет спинкой. Подогнать сиденье с помощью такого управления можно в считанные секунды. Это, в свою очередь, предполагает более частую "подстройку" к условиям движения: в городе – повыше, чтобы удобнее было входить и выходить, лучше видеть, а на шоссе – чуть ниже, но комфортнее. Регулировка положения рулевого колеса, похоже, своеобразный подарок для любителей устроиться поудобнее. А вот у правого переднего сиденья – только две традиционные регулировки (продольная и наклона спинки), да и те ручные.



Подвески автомобиля: а – передняя (слева) – традиционная для переднеприводных машин, типа "Мак-Ферсон"; б – задняя – независимая пружинная.

Для пассажиров сзади – большой роскошный диван.

Кожаная обивка сидений – непременный атрибут дорогого автомобиля. Однако панель приборов по-прежнему без излишеств и выкрутасов: нет "деревянных" вставок, просто и скромно. Рулевое колесо выглядит не очень массивным, хотя в нем "зашита" подушка безопасности, а в спицы встроены ряды кнопок управления круиз-контролем.

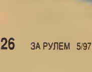
На центральной части панели, переходящей в консоль, все без изменений. Здесь блок управления отопителем, часы, приемник, но уже с Си-Ди-ченджером – проигрывателем компакт-дисков (к слову, в салоне разместили десять динамиков). Под ним – выдвижной держатель стаканов и "блок для курильщиков" (прикуриватель и пепельница). На напольной части консоли возле рычага "ручной" коробки передач две небольшие клавиши злектроподогрева сидений.

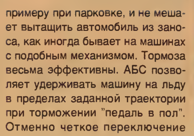
На подлокотнике водительской двери – пульт управления стеклоподъемниками, наружными зеркалами и блокировкой замков дверей. Здесь недостает мелочей, без которых машина немного теряет в "весе". Нет "автомата" полного подъема-опускания стекла водительской двери. Неудобно поднимать стекла – для зтого надо цеплять и приподнимать переднюю часть клавиш.

Органы управления отоплением устроены по-разному. Распределение воздуха и режим рециркуляции управляются кнопками, температура изменяется движением ползунка, а злектродвигатель вентилятора включается вращающейся рукояткой. Это хорошо – перепутать одно с другим невозможно. Есть еще изюминка: при подаче воздуха только на ветровое стекло скорость злектродвигателя автоматически увеличивается, даже если включена максимальная, четвертая скорость. К ногам задних пассажиров теплый воздух просачивается под передними сиденьями, специальные воздуховоды так и не появились. Думаю, в очень морозные дни это вряд ли понравится расположившимся сзади. Но в остальное время они будут испытывать лишь удовольствие.

Панель приборов изобилует рычагами и выключателями. Тем не менее требуется всего лишь несколько минут, чтобы их освоить.

Заднее сиденье шикарное. Хорошо спрофилированная спинка с ярко выраженным поясничным подпором имеет "кресельный" наклон. Боковые валики, откидывающийся широкий подлокотник приглашают вас комфортно провести время в поездке – от нескольких минут до десятка часов. Этому способствует и большое пространство для ног, как в лимузине! Правда, в отличие от последнего, в "Сонате" еще можно откинуть спинку сиденья по частям – 1/3 и 2/3 и салон соединится с багажником.





Его крышку можно отпереть снаружи ключом или изнутри, потянув за рычажок, расположенный на обивке водительской двери ниже подлокотника. Внутри багажное отделение выглядит меньше, чем снаружи. Полагаю, виновата в этом полноразмерная широкая запаска 195/70 R14, которая не позволяет опустить пол багажника.

Теперь пора попробовать автомобиль на дороге. Ключ "на старт", но двигатель даже не дернулся. Выжал сцепление – и мотор тут же ровно и тихо зарокотал. Такое я встречал только на американских машинах, где это обязательное условие пуска, если включена передача.

Как показывает опыт, первые впечатления – самые верные. В это время к машине и прислушиваешься, и присматриваешься внимательнее, определяя промахи конструкторов, недостатки, положительные стороны. Потом о них забываешь, поскольку быстро ко всему привыкаешь.

Управление зеркалами, стеклоподъемниками, блокировкой дверей встроено в подлокотник двери.

Какие первые слова приходят на ум? Мягко и ровно. Уже на третьей минуте мог безошибочно, не отвлекаясь от дороги, пользоваться всеми приборами и механизмами – от рычага коробки передач до солнцезащитного козырька. Немало тому способствовал эластичный мотор. Он позволял машине ехать на четвертой передаче от 40 км/ч. Руль, хотя и с гидроусилителем, четко отслеживал машину даже на скользкой дороге в критических ситуациях. Рулевой механизм конструкторами настроен верно. Он помогает, когда это требуется, к примеру при парковке, и не мешает вытащить автомобиль из заноса, как иногда бывает на машинах с подобным механизмом. Тормоза весьма эффективны. АБС позволяет удерживать машину на льду в пределах заданной траектории при торможении "педаль в пол". Отменно четкое переключение передач тоже порадовало, передвигать рычаг в поисках передачи не нужно: щелк – вторая, щелк – третья. И никаких шумов, вибраций. Плавность хода тоже высокая, но все же отдельные неровности заметны.

Третья "Соната" – очень удобный, спокойный и комфортабельный автомобиль, при этом не отвергающий активную динамичную езду. Двигатель бесшумно, но резко разгоняет машину. И только когда стрелка тахометра перевалит за пять тысяч оборотов, мотор становится слышен и внутри машины. "Соната" уверенно держится на дороге, демонстрируя типично переднеприводный характер. При сбросе газа аккуратно входит в повороты, не слишком забрасывая хвост. Информативности руля тоже хватает – усилие плавно нарастает при повороте рулевого колеса даже на небольшой угол.

"Соната" третьего поколения заметно отличается от предыдущей. Что ж, ее характер стал более покладистым, ощутимо возрос уровень комфорта. Однако машина не стала безразлично-спокойной: приверженец спортивного стиля получит (в чем я убедился) не меньшее удовольствие, чем другой – при спокойной езде.

Сергей МИШИН

Редакция благодарит самарскую фирму "АРГО-Ф" – представителя "Хёндэ" в Поволжье за помощь в подготовке материала.

Техническая характеристика автомобиля "Хёндэ-Соната-III 2.0 16V"

Общие данные: число мест – 5; снаряженная масса – 1330 кг; полная масса – 1860 кг; максимальная скорость – 210 км/ч; время разгона с места до 100 км/ч – 10, 2 с; расход топлива при 90, 120 км/ч и в ГЦ – 6,6; 8,4; 10,0 л/100 км. **Размеры, мм:** длина – 4700; ширина – 1772; высота – 1405; база – 2700. **Двигатель:** бензиновый, четырехцилиндровый, рядный, с распределенным впрыском топлива; число клапанов на цилиндр – 4; объем – 1997 см³; диаметр цилиндра и ход поршня – 85x88 мм; степень сжатия – 9:1; мощность – 92 кВт/125 л. с. при 5800 об/мин; максимальный крутящий момент – 168 Н·м при 4600 об/мин. **Трансмиссия:** привод на передние колеса; коробка передач – механическая пятиступенчатая; передаточные числа: I – 3,09; II – 1,838; III – 1,22; IV – 0,89; V – 0,73; з. х. – 3,17; главная передача – 4,67. **Подвеска:** передняя – типа "Мак-Ферсон", задняя – независимая, со стабилизатором поперечной устойчивости. **Размер шин** – 195/70R14H.

Резюме. "Соната" третьего поколения – более высокая ступень в развитии этой модели. Главное в машине – сильно изменившийся облик, который, несомненно, сделал ее приятно выделяющейся в потоке – броской и яркой. В ней немало и технических новинок. Тем не менее "Соната" в своем классе автомобиль скромный (но вовсе не лишенный резвости и агрессивности).



"ВСЕПОГОДНАЯ" ШИНА

Следуя законам природы, автомобильный мир весной проявляет повышенную активность. На рынке в изобилии всевозможные новинки – от малозначащих декоративных аксессуаров до серьезных изделий. К последним, несомненно, относятся шины. Предлагаем вашему вниманию заметки корреспондента ЗР Антона ЧУЙКИНА, побывавшего на презентации гаммы шин "Мишлен".



"Мишлен" в России отнюдь не новичок.

КТО ТАКОЙ БИБЕНДУМ?

Прежде, чем рассказывать собственно о шинах, представлю их производителя. Французской фирме "Мишлен" уже больше 100 лет, и все это время она была одним из лидеров шинного дела. Сегодня по объему продаж "Мишлен" спорит за первое место в мире с японским "Бриджстоуном", занимая около 19% рынка. В производственной программе – шины легковые, грузовые, авиационные и даже... космические, для многоразовых кораблей. Для нашей шинной промышленности продукция "Мишлен" часто служила эталоном, с которым сравнивали последние разработки. Например, популярную шину БИ-391 для автомобилей ВАЗ испытывали вместе с "Мишленом" MXV (ЗР, 1996, № 4).

Да и многие автолюбители произносят название марки с придыханием, уважая ее авторитет. Жаль только, что до сегодняшнего дня фирма не очень-то стремилась поддержать его в России. Только сейчас открывая для себя наш рынок, французские шины покатятся по колее, проторенной более шустрыми конкурентами, и обогнать их будет ох как нелегко. Впрочем, правильнее будет сказать не "открывая", а "возвращаясь": ведь когда-то "Мишлен" обхаживал российских потребителей не в пример активнее, чем нынче. В доказательство привожу один из многих (!) рекламных плакатов фирмы,.. датированный 1913 годом. Думаю, что участие российских журналистов в презентации новых шин – один из первых шагов к активному освоению незаслуженно забытого региона.

Представление фирмы было бы неполным без рассказа о символе – забавном человечке по имени Бибендум. Он "родился" в 1898 году, в мастерской братьев Эдуарда и Андре Мишленов. Один из них, увидев в углу сложенные стопкой разнокалиберные покрышки, заметил: "Смотри-ка, если сюда приделать ручки и ножки, это будет похоже на человека". Фигурка из шин (а вовсе не "перебинтованная мумия", как утверждают злые языки) стала неотъемлемым спутником имени фирмы.

Один из первых рекламных плакатов "Мишлена" изображал шинного человечка за столом среди конкурентов, с бесстрашно поднятым в руке бокалом, полным осколков стекла, гвоздей и камней. Сверху было написано по-латыни: "Nunc est bibendum!!..", аналогично русскому "выпьем!" Эта реклама возымела успех, а словечко "бибендум" намертво прилипло к символу фирмы.

Бибендум, или, "для друзей", Биб – герой комиксов и плакатов, полномочный представитель "Мишлена", хозяин всех фирменных мероприятий. На последнее из них – представление новых всесезонных шин "Мишлен Энерджи" – Биб пригласил пишущую братию на юг Франции, к подножию Пиренеев.

"ЭНЕРГИЧНЫЙ МИШЛЕН"

Выбор места был не случаен: именно в подобных климатических условиях всесезонные шины раскрывают свои преимущества перед дорожными и зимними. Читателей, желающих освежить в памяти классификацию, отсылаю к ноябрьскому 1995 года номеру "За рулем", а пока кратко напомню принцип, по которому делают всесезонные шины: "как можно больше приблизить к зимним показатели дорожной шины, не ухудшая ее основных качеств". Представьте себе поездку в горы: внизу тепло, сухо, на подъеме возможен туман, а на перевалах и вовсе снег – вот стихия "всесезонки".

"Мишлен Энерджи" – это уже второе поколение всесезонных шин "среднего" класса, то есть не самых скоростных, до 190...210 км/ч. Подобные весьма популярны и приняты на комплектацию многими автомобильными фирмами, например "Ситроеном", "Фольксвагеном", "Опелем"... Тем не менее, прежде чем разрабатывать новую шину, специалисты фирмы задались вопросом: на что охотно "клюнет" потребитель – на экономичность, всесезонность или ходимость колес? В результате масштабного исследования выяснилось: 72% автомобилистов выбрали бы шину с наибольшей "всепогодностью", 25% ставят на первое место топливную экономичность. Претензии к уже существующим шинам у половины (!) потребителей – слишком большая разница в поведении на сухих и мокрых покрытиях. Таким образом, задача была определена: нужна универсальная шина, которую можно эксплуатировать круглый год, в том числе на снегу умеренной глубины. В то же время нельзя забывать о других требованиях – низком сопротивлении качению, малой массе, возможности утилизации и т. д. К сожалению, описывать решение всех этих увлекательных задач не хватит места, поэтому остановлюсь на самом любопытном.

Новое поколение "Мишлен Энерджи" включает в себя три базовые шины: XT1 для легких автомобилей вроде "Форда-Фиеста", XT2 – для машин побольше, например "Ситроен-Ксантия", и XH1 – для среднего

класса, типа "Ауди-А4". Все эти шины отличаются рисунком протектора, но принцип его построения общий. Он асимметричный, имеет четко выраженную внутреннюю и наружную зоны, которые надо ориентировать при монтаже шины на диск. Наружная, более гладкая часть рисунка – "дорожная", внутренняя – "всесезонная" и "зимняя". Наблюдательный читатель заметит, что протектор правых и левых шин будет взаимодействовать с дорогой по-разному. Пожалуй, лучше всего с точки зрения управляемости делать для автомобиля не четыре одинаковые шины, а две пары – на правую и левую стороны, но против этого насмерть стоят дилеры, справедливо опасаясь путаницы. Пусть уж правые катятся не совсем так, как левые, зато у автомобиля пять (с запаской) одинаковых колес.

В самом рисунке "Мишлен" применил несколько интересных новаций, давших ему право ввести новую маркировку, подчеркивающую универсальность шин: пиктограмму со всеми атмосферными явлениями (снег, дождь, ясная погода) и обозначение "R+W", то есть "дорога + зима" (Road + Winter), сравните с зимними "M+S" ("грязь + снег").

На внешней стороне протектора шины XT2 выполнены узкие ножевые прорези (ламели), образующие квадрат. Получается, что в крупной шашке рисунка есть еще один, поменьше. С помощью этого решения удалось, не потеряв жесткости и износостойкости протектора, увеличить его сцепные свойства в продольном и поперечном направлениях, в первую очередь на сухой дороге.

На внутренней стороне шины XH1 есть Z-образные прорези: если шину разрезать в вертикальной плоскости, поперек ламели, в сечении увидим зигзаг. При работе шины, когда деформируется протектор, это решение позволяет сохранить его жесткость при большом количестве прорезей. Чем их больше, тем лучше, ведь именно они образуют ребра, которым шина обязана устойчивости на скользких покрытиях.

НА МАРТОВСКОМ СНЕГУ

Эти и другие мишленовские хитрости позволили сделать новый "Мишлен Энерджи" действительно всесезонным. По заявлению фирмы, если шины первого поколения сохраняли свои дорожные характеристики до температуры +5°С, то новые колеса расширили этот диапазон до –5°С.

Вот, собственно, и граница применения всесезонных шин – они хорошо ведут себя до слабого мороза. Насколько хорошо – говорить трудно. По собственным впечатлениям могу сказать, что на мартовском снегу эти шины ведут себя очень достойно, небольшая разница в их пользу по сравнению с первым поколением чувствуется даже на очень короткой дистанции. Что касается асфальта – судить не берусь, здесь для оценки нужен инструментальный контроль. Приведу поэтому результаты демонстрационных заездов на торможение: новый "Мишлен Энерджи" эффективнее предшественника на 5–7% на очень мокром асфальте. Думаю, и по остальным показателям разница не больше – неудивительно, что я ее не почувствовал, используя в качестве средства контроля только собственный организм. Так что пока поверим именитой фирме на слово.

Мы, однако, надеемся ближе познакомиться с "Мишленом", теперь в России проведя полномасштабные испытания вместе с шинами других марок. Посмотрим, насколько универсальной окажется новинка – ведь у нас "всесезонка" подразумевает использование от + 40 до – 40°С.

Ждите наших отчетов об испытаниях шин.



Такие дороги – родная стихия нового "Мишлена".

Новая гамма "Мишлен Энерджи": модели XT1, XT2, XH1.

"ФИРМАТИК" ДЛЯ ПРАГМАТИКА

Четырехглазый "Мерседес" Е-класса уже перестал быть в России экзотикой. Никто не оглядывается вслед, не показывает пальцем – привыкли. Недавний новичок, он прочно занял место под солнцем и одну за другой примеряет на себя разные технические новинки. Не следить за модой им, господам благородных кровей, никак нельзя. Чуть замешкался, конкуренты покажут неуместный в высшем обществе, но оттого не менее обидный кукиш.

Дабы показать, что с ним подобное не случится, что он всегда в отличной форме, "Мерседес" собрал господ журналистов в Австрийских Альпах. Поводом послужили обновки, предназначенные для Е-класса: новый V-образный шестицилиндровый мотор, полный привод, умная система тормозов, ну и так по мелочи.

С одной из этих мелочей и началось знакомство с машиной. Ключ от "Мерседеса" теперь весь из себя электронный: нажал на одну кнопочку – открылась передняя дверь, нажал подольше – еще и задняя, потом люк, стекла, отдельная кнопка для багажника. Этот же ключ надо вставлять и в замок зажигания.

Удобно, слов нет. Как говорят специалисты фирмы, еще и очень надежно в плане сохранности автомобиля. Ну, насчет этого есть авторитеты покруче их инженеров – криминальные. Вот пообщаются ребятки поплотнее с умным немецким устройством, и милицейская статистика сразу покажет, насколько хорошо оно защищает машину.

Следующая новинка показалась вначале куда более интересной: тормоза, которые тормозят вроде как сами по себе, стоит водителю только до педали дотронуться. На деле все оказалось сложнее и... проще. Тормозит система "Брейк-эссист" (Brake-Assist) не всегда и не сама по себе. Чтобы система сработала и могучий соленоид, установленный в усилителе тормозов, нажал "как следует", водитель должен тормозить очень резко, как это бывает, когда на пути неожиданно появляется препятствие. Обмануть систему сложно. Чтобы она признала торможение экстренным и пришла в действие, перекидывать ногу с газа на тормоз нужно максимально быстро и давить на педаль очень резко. Тут-то "Брейк-эссист" и поможет выиграть те, возможно, решающие метры до препятствия.

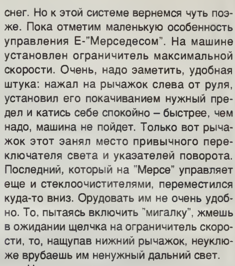
Вдоволь потормозив на крыше паркинга в Зальцбургском аэропорту, научились тормозить, по мнению умной системы, "экстренно", о чем сигналил зуммер, специально для этого установленный на испытательных машинах – "тествагенах". Потом систему отключили (на серийных машинах отключение не предусмотрено), снова тормозили, но разницы, такой, чтобы была видна невооруженным глазом, не заметили. Сомнение разрешил "мерседесовский" спец. Суть его пояснений свелась к следующему: "Вы, уважаемые герры, своими огромными ботинками топчете тормоз с таким усердием и силой, что сами себе "Брейк-эссистами" становитесь. А кто послабее, тот систему быстрее почувствует". Усекли – вооруженные новыми знаниями, тормозили резко, но не так, чтобы сильно. Зуммер пищит, машина резко гасит скорость. Вроде работает!..

Е-класс получает новую "начинку", внешность пока осталась без изменений.

Этот внушительных размеров универсал по внутреннему объему даст фору многим конкурентам.







Система "Брейк-эссист" помогает водителю остановить машину в экстренной ситуации. Но даже электроника не всесильна. Понимая это, шлагбаум, изображающий препятствие, сделали мягким и на шарнире.

Следующая "обновка" для Е-класса – два новых шестицилиндровых V-образных двигателя объемом 2,8 и 3,2 литра. Эти моторы недаром называют изделиями будущего – с такой техникой "Мерседесу" не стыдно войти в новое тысячелетие. Созданные с применением современных материалов и технологий, унифицированные двигатели отличаются прекрасными характеристиками: мощны, экономичны, отвечают строжайшим экологическим требованиям к токсичности выбросов. "Мерседес" отказался от популярной ныне четырехклапанной схемы газораспределения. У новых моторов по три клапана на цилиндр: два впускных и один выпускной, причем приводятся они одним распределительным валом. Другая особенность моторов – две свечи на цилиндр.

Двигатели новые, кстати, авангардны для "Мерседеса" и по компоновке. Десятилетиями под капотом со звездой царствовали рядные "шестерки". И вот – традиция нарушена. Причины? Компактность, компоновочные соображения и, возможно, перспективы установки двигателя на другие модели.

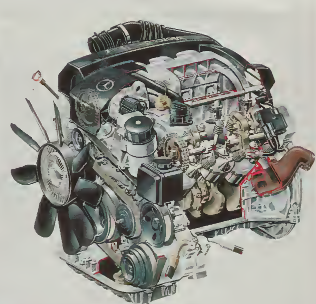
Хорош агрегат, но водитель "Мерседеса" ощущает его мощь и совершенство очень своеобразно. Остротой и резкостью Е-класс никогда не отличался. Просто чувствуешь, что под капотом всегда "хватает", а сколько там сил или ньютон-метров – не очень-то интересно. Главное, что "мерседесовский" мотор – это надежно, долговечно и нехлопотно. У нового двигателя, кстати, объем обслуживания заметно сокращен.

Что вызывает ощущение излишней размеренности и некоторой неповоротливости мощного автомобиля, так это коробка-"автомат". Флегматичный агрегат, кажется, ничто в мире не может вывести из состояния задумчивости. Езда с "автоматом" проста, неутомительна и действует, словно хорошее снотворное, даже на извилистой горной дороге. Конечно, это только личное мнение одного человека. Многие, возможно, находят в таком способе передвижения особую прелесть.

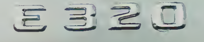
Хваленому "Брейк-эссисту" за весь перегон от Зальцбурга до курортного местечка Бад-Кляйнкирххайм (вспомнили немецкий!), намеченного конечной целью нашего путешествия, поработать так и не пришлось. Нештатных ситуаций не случалось, а давить на тормоза, когда скорость потока далеко за сотню, как-то не хочется. А вот другой системе, противобуксовочной, потрудиться пришлось, и немало. На перевалах, через которые мы перебирались, шел густой снег. Но к этой системе вернемся чуть позже. Пока отметим маленькую особенность управления Е-"Мерседесом". На машине установлен ограничитель максимальной скорости. Очень, надо заметить, удобная штука: нажал на рычажок слева от руля, установил его покачиванием нужный предел и катись себе спокойно – быстрее, чем надо, машина не пойдет. Только вот рычажок этот занял место привычного переключателя света и указателей поворота. Последний, который на "Мерсе" управляет еще и стеклоочистителями, переместился куда-то вниз. Орудовать им не очень удобно. То, пытаясь включить "мигалку", жмешь в ожидании щелчка на ограничитель скорости, то, нащупав нижний рычажок, неуклюже врубаешь им ненужный дальний свет.

Но все эти мелочи – чепуха по сравнению с тем, что приготовили нам на утро. "Фирматик" ("4-matic") – полноприводный "Мерседес"! Вещь редкая, а оттого еще более интересная. Не все читатели знают, что настоящая родина полноприводных немецких автомобилей – Австрия. Здесь делают трансмиссию для "Фольксвагена-Синкро", здесь строят вездеход "Мерседес" серии G. "4-матик" – не исключение. Может, поэтому представлять машину прессе тоже решили в Австрии?

Дорогу для знакомства с полноприводной моделью прокладывали явно с умыслом. Полсотни с небольшим километров через национальный парк – бесконечный серпантин, подъемы и спуски. Чтобы дать прочувствовать все прелести полного привода, в избытке присутствует снег, а забрался чуть повыше – тут уже настоящая метель начинается. Чтобы господа журналисты сильных впечатлений понабрались, в наличии все атрибуты горной дороги –



Новый V-образный шестицилиндровый "мерседесовский" двигатель. На нашем автомобиле – объемом 3,2 л. Есть у него и унифицированный 2,8-литровый младший брат.



отвесные стенки, обрывы, огороженные ...ми столбиками, и снег, снег, снег.

А проехать здесь предстояло на автомобиле не совсем обычном. Видимо, решив, что обычная механическая трансмиссия, пусть даже самая сложная, – пройденный этап, инженеры "Мерседеса" доверили перераспределение момента по колесам опять-таки электронике. Несимметричный межосевой дифференциал перераспределяет момент в соотношении: 65% на задние колеса и 35% на передние. А дальше, чтобы машина была послушной на любой дороге, в действие вступает ESP, попросту говоря, электронная система стабилизации. Вкратце ее действие можно пояснить так: ежели автомобиль идет не туда, куда повернуты передние колеса, специальные датчики, отслеживающие угол поворота колес, боковое ускорение автомобиля, его вращение вокруг вертикальной оси, сообщают свои данные электронным "мозгам", а те, в свою очередь, дают команду на подтормаживание какого-то колеса (или колес; о подобной системе – см. ЗР, 1996, № ...). Похожим приемом пользуются автогонщики – чтобы изменить траекторию автомобиля, подтормаживают на ходу левой ногой или ручным тормозом. Здесь, в "Мерседесе" функцию "левой ноги" выполняет система ESP.



Из механических узлов в трансмиссии полноприводного "Мерседеса" можно отметить разве что несимметричный межосевой дифференциал. Главное – опять же электроника.

Как же ведет себя машина, оборудованная системой ESP, на заснеженной горной дороге? Прежде всего, эффект от ее работы сразу заметен: автомобиль сам, по собственной инициативе, корректирует траекторию движения. Правда, делает это замедленно, как бы нехотя – опытный водитель осадил бы непокорную машину куда быстрее. Наверное, поэтому "поплывшему" в узком повороте "Мерседесу" тесновато, система стабилизирует траекторию в опасной близости от кювета (обрыва, обочины). Попробуем обмануть технику. Что будет, если войти в поворот, прижавшись к внутренней бровке? На выходе машину немного вынесет наружу, и она снова окажется на своей полосе. Так должно получиться без ESP, а на деле вместо того, чтобы сдрейфовать на больший радиус, машина стремилась еще больше ввинтиться в поворот.

Все, хватит упражняться. ESP не любит, когда слишком горячий водитель пытается управлять машиной в критической, "по ее мнению", ситуации на скользкой дороге. Поэтому лучше всего в такие ситуации не попадать, а уж коли попали, положитесь на систему стабилизации: пусть помогает, для этого ее и разрабатывали. Есть, правда, еще один способ – отключить ESP клавишей на центральной консоли. Неплохой ход – если бы можно было отключить еще и противобуксовочную систему. А то едва почувствовал, что машиной этой можно управлять, сразу лишился тяги на колесах в нужный момент. Электроника снова приняла решение за водителя: ей, видите ли, кажется, что слишком скользко, а пробуксовки колес допускать никак нельзя.

В общем, всем хорош напичканный разнообразными системами "Мерседес" Е-класса. Более умную машину сыскать трудно. Правда, тот водитель, который любит и умеет контролировать любое движение автомобиля, в ответ на неуместное, по его мнению, вмешательство электроники только недоуменно пожмет плечами. Зачем, мол?

Все те достижения науки и техники, которыми оборудован "Мерседес", напротив, призваны избавить человека за рулем от лишних проблем. Такие старания в полной мере оценят те, для кого машина – прежде всего средство передвижения. Сел, поехал – быстро, удобно, надежно, без проблем. А коли речь зашла о большом "Мерседесе", так еще и престижно.

Прагматиков, которым недосуг вникать во все тонкости управления автомобилем – в жизни других дел немало, предостаточно. Наверное, поэтому большой, солидный, широко автоматизированный Е-класс покупательским вниманием отнюдь не обижен.

Игорь ТВЕРДУНОВ
Фото автора и фирмы "Мерседес-Бенц"



"ФОРД-ФИЕСТА"

Дебют этого автомобиля вряд ли состоится в ближайшем будущем. Новая "Фиеста" увидит свет не раньше 2000 года. Для транснациональной компании "Форд" сегодня важно не просто создать новый автомобиль для определенного рынка, но и свести к минимуму количество "платформ" и агрегатов, предназначенных для сборки и продажи в разных странах, обеспечивая тем самым максимальную эффективность производства.

Найти новое узнаваемое лицо "Форда" – эта задача была поставлена перед дизайнерами фирмы. Кажется, им это удалось. Будущая "Фиеста" логически продолжает стилевые решения модели "Ка", в которую европейская публика, что называется, влюбилась с первого взгляда. Эта машина заменит нынешнюю "Фиесту"/"Мазду-121", американо-корейский "Форд-Эспайр" (он же "КИА-Авелла"). Ее собираются выпускать в Европе, Корее, Мексике (возможно, США), Бразилии (или Аргентине). Кроме изображенного на нашем рисунке трехдверного хэтчбека, намечают делать пятидверный хэтчбек, универсал, седан и даже (для Мексики и Южной Америки) пикап. Возможно, с началом производства "Фиесты" фирма свернет выпуск "Форда-Ка" – в противном случае, как говорят спецы автомобильной промышленности, возникнет "эффект каннибализма" – более свежая, близкая по классу модель неизбежно "пожирает" интерес к прежней, если машины близки и по цене.

Технических подробностей о новинке пока известно мало – очевидно лишь, что много внимания будет уделено комфорту и безопасности водителя и пассажиров. В стандартную комплектацию войдут натяжители ремней, АБС и две подушки безопасности. Кроме того, комплексная электронная схема машины позволит безо всяких сложностей подключать самые разные приборы – проигрыватель компакт-дисков или навигационную систему, сотовый телефон или портативный компьютер.

Новая "Фиеста" будет немного шире и короче старой, а коэффициент лобового сопротивления (Сх) не превысит 0,3. Гамма моторов сменится практически полностью: из прежних останутся лишь двигатели семейства "Зетек" – рабочим объемом 1,25 и 1,7 л. Последний будет самым мощным – 92 кВт/125 л. с. Новые двигатели получат собственные имена – дизели будут называться "Линкс", а бензиновые – "Стар". Основной дизельный мотор с непосредственным впрыском, турбонаддувом и промежуточным охлаждением при рабочем объеме 1,8 л будет развивать 66 кВт/90 л. с., а особо экономичный (1,3 л; 44 кВт/60 л. с.) должен сделать "Фиесту" полноценным "трехлитровым" автомобилем (со средним расходом топлива не более 4 л/100 км). Семейство моторов "Стар" включает трехцилиндровый (0,8 л, 37 кВт/50 л. с.) и четырехцилиндровый (1,1 л, 44 кВт/60 л. с.). Оба мотора с верхним распределительным валом, алюминиевым блоком и двумя клапанами на цилиндр развивают максимальный крутящий момент при низких оборотах. Гидромеханические автоматические трансмиссии не предусмотрены: вероятно, их заменит бесступенчатый вариатор – у него меньше масса и выше КПД.

"ФИАТ-МАРЕА/МАРЕА УИКЭНД"

Компания ФИАТ довольно быстро обновила программу легковых автомобилей. Теперь два прежних семейства – "Темпра" и "Крома" заменены одним – "Мареа". Очевидно, что невысокая европейская репутация моделей "Крома" вынудила сделать ставку на более престижную серию "Лянча-Каппа" и отказаться от производства самой большой машины под маркой ФИАТ.

Новое семейство "Мареа" отвечает требованиям, предъявляемым к моделям среднего по европейским понятиям класса. Они достаточно просторны, а их потребительские и эксплуатационные качества – как у европейских одноклассников – "Форда-Мондео", "Опеля-Вектра" или "Рено-Лагуна". На дорогие модификации монтируют автоматические коробки передач, кондиционеры, электроприводы регулировки сидений, боковых зеркал и т. п. – оснащение, к которому давно привыкли американцы и постепенно привыкают европейцы.

Седан называется просто "Мареа", а пятидверный универсал получил традиционную для фиатовских машин добавку "Уикэнд". Кузов универсала на 100 мм длиннее и на 80 мм выше седана, что позволило увеличить вместимость грузового отсека до "европейского уровня" – 1,55 м³ (со сложенными задними сиденьями). Обе машины унифицированы с семейством "Браво/Брава" (ЗР, 1995, № 11) по кузову, шасси и силовым агрегатам. Пока покупателям предлагают семь вариантов двигателей, из которых три – дизели. Наиболее мощная модель оснащена рядной 20-клапанной "пятеркой" мощностью 108 кВт/147 л. с., обеспечивающей хорошее сочетание плавной работы, динамических качеств и умеренного расхода топлива.





Данные моделей "Мареа-1,8SX" и "Марея-Уикэнд-2,0HLX" (в скобках) 1997 года.

Техническая характеристика

Двигатель – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 4–16–1747 смз (5–20–1998 см³); мощность "нетто" – 83 кВт/113 л. с. при 5800 об/мин (108 кВт/147 л. с. при 6100 об/мин); максимальный крутящий момент – 154 Н·м при 4400 об/мин (187 Н·м при 4500 об/мин). Коробка передач – механическая 5-ступенчатая; кузов – 4-дверный 5-местный седан несущего типа (5-дверный 5-местный универсал); компоновка – переднеприводная с поперечно расположенным силовым агрегатом; база – 2540 мм; габарит (длина, ширина, высота) – 4390x1741x1420 (4490x1741x1500) мм; снаряженная масса – 1230 (1400) кг; полная масса – 1785 (1895) кг; максимальная скорость – 196 (205)·км/ч; время разгона с места до 100 км/ч – 10,0 (9,3) с; расход топлива при 90, 120 км/ч и в ГЦ – 5,9; 7,6 и 10,1 л/100 км.

Сведения о семействе. Количество модификаций, различающихся мощностью двигателя, – 7, в том числе с дизелем – 3. Диапазон рабочих объемов и мощности – 1370–2387 см³, 55 кВт/75 л. с. – 108 кВт/147 л. с. Диапазон максимальных скоростей – 165– 207 км/ч.

"ВОЛЬВО" СЕРИИ VN

Это первая попытка шведской компании сделать свой грузовик специально для американского рынка. До этого практически всю технику дочерней фирмы "Вольво-Джи-Эм Хеви Трак" собирали, главным образом, из комплектующих изделий американского производства.

Новая серия грузовиков разработана на базе известного в Европе семейства машин тяжелого класса FH – использованы не только шасси, но и основные агрегаты. Впрочем, по заказу могут смонтировать комплектующие, традиционные для американских эксплуатационников. Автомобили серии VN предназначены для маршрутов любой дальности исключительно по хорошим дорогам. Пока производят четыре варианта шасси 4x2 и 6x4 с коротким (серия VNM) и длинным капотами (серия VNL). Кабины – обычная дневная и две удлиненные со спальными отсеками типа "Интеграл-Слипер" с нормальной и увеличенной до 1,96 м внутренней высотой. Диапазон мощности двигателей – от 209 кВт/284 л. с. до 410 кВт/557 л.с.



Внешне новинка выглядит вполне по-американски, только уровень комфорта и безопасности водителя выше. Например, "складывающаяся" рулевая колонка оснащена деформируемым рулевым колесом с подушкой безопасности для водителя, чего в США на таких грузовиках до недавнего времени не было. Гарантийное обязательство на полнокомплектный автомобиль, включая стоимость запчастей и работу, составляет три года службы или 543 тыс. км при движении по хайвеям. Это значит, что первые полмиллиона километров при своевременном техническом обслуживании и регламентной замене быстроизнашиваемых деталей машина не должна ломаться.

Ниже приводятся данные трехосной модификации 1997 года в стандартном исполнении.

Техническая характеристика

Двигатель – дизельный, с турбонаддувом и промежуточным охлаждением наддувного воздуха; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 6–24–12130 см³; мощность "брутто" – 256 кВт/349 л. с. при 1300–1700 об/мин; максимальный крутящий момент – 1830 Н·м при 1100–1300 об/мин. Коробка передач – механическая 14-ступенчатая. База – от 3505 до 5766 мм; полная масса автомобиля – 22680 кг; полная масса 5-осного автопоезда – 36290 кг; максимальная скорость – до 103 км/ч.

"ФОРД-МУСТАНГ-КОБРА"



Сегодня этот, когда-то один из самых известных в США автомобилей (напомним, первое поколение "мустангов" появилось в1964-м) растерял свою популярность. Время идет, меняются вкусы и уровень доходов подрастающих поколений, да и мода на псевдоспортивные автомобили проходит. Многие стали, наверное, задавать себе такие вопросы: зачем покупать машину, которой одинаково далеко как до комфортабельного седана, так и до автомобиля с настоящим спортивным характером – не лучше ли приобрести и то, и другое? Или добавить несколько тысяч и купить модный полноприводный "Эксплорер"?

Тем не менее, четвертое поколение модели "Мустанг" продолжает следовать в русле традиций, заданных еще в далекие 60-е. В их числе – классическая компоновка с задними ведущими колесами и цельная балка заднего моста на пружинной подвеске. А также два типа кузова – двухдверное купе и кабриолет. Базовая, относительно маломощная модель с двигателем 112 кВт/152 л. с. стоит по американским меркам совсем дешево – менее 16 тыс. долларов. Есть еще модификация GT с восьмицилиндровым мотором (160 кВт/218 л. с.). Самая "крутая" модель "Кобра" оснащена новой высокофорсированной V-образной 32-клапанной "восьмеркой" (227 кВт/309 л. с.), которая может "раскручиваться" до 6800 об/мин. Если с динамикой все в порядке, то заурядная подвеска мало соответствует претензиям "Кобры" на спортивность. Зато им вполне отвечает эффектный облик машины. К тому же из-за относительной простоты конструкции "Мустанг" остается недорогим даже в варианте "Кобра" (менее 27 тыс. долларов) – эта машина предназначена для молодежи с невысокими доходами. Кстати, и у извечного конкурента – "Дженерал моторс" есть подобная, столь же недорогая машина – "Шевроле-Камаро".

Данные модели "Мустанг-Кобра" 1997 года.

Техническая характеристика

Двигатель – бензиновый, V-образный, число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 8–32–4601 см³; мощность "нетто" – 227 кВт/309 л. с. при 5800 об/мин; максимальный крутящий момент – 406 Н·м при 4800 об/мин. Коробка передач – механическая 5-ступенчатая. Кузов – 2-дверное 4-местное купе несущего типа; компоновка – заднеприводная, с передним расположением силового агрегата; база – 2574 мм; габарит (длина, ширина, высота) – 4610x1824x1354 мм; снаряженная масса – 1460 кг; максимальная скорость – 245 км/ч; время разгона с места до 96,5 км/ч – 5,5 с; расход топлива в условных городском и пригородном американских ездовых циклах – 12,9 и 9,0 л/100 км соответственно.

"РЕНО-ЭСПАС"

Третье поколение самого популярного в Европе универсала повышенной вместимости (УПВ) сильно отличается компоновкой от своих предшественников – у него поперечное расположение силового агрегата; на легковых моделях "Лагуна" и "Шафран" такое конструкторское решение появилось еще раньше. В результате выросла полезная вместимость салона "Эспаса" – за счет уменьшения моторного отсека.

Внешне "Эспас" изменился незначительно, да это и не нужно одному из самых известных УПВ. Лишь чуть мягче стали обводы кузова, заметнее родство с легковыми моделями. Внутри изменений больше: новая, меньше выступающая в салон панель приборов с узким, расширяющимся к центру экраном электронного дисплея. Под ним – огромный, так называемый перчаточный ящик объемом 0,033 м³, более похожий на небольшой багажный отсек. Кстати, общий объем отсеков для хранения мелких вещей в салоне достигает 0,1 м³.

Пассажировместимость "Эспаса" осталась прежней – семь человек. Среднее и заднее сиденья можно установить в салоне с произвольным шагом или демонтировать все. Число возможных компоновок салона превысило 300 вариантов! Объем багажного отсека в семиместном исполнении составляет 0,275–0,51 м³ (в зависимости от пространства, оставленного для коленей задних пассажиров), а в двухместном достигает 2,75 м³ – намного больше, чем в любом легковом универсале.



Новый "Эспас" предлагают с тремя силовыми установками. Базовый вариант – с четырехцилиндровым бензиновым мотором 84 кВт/114 л. с., комфортабельная модель с V-образной "шестеркой" и автоматической коробкой передач, а также экономичный вариант с турбонаддувным дизелем мощностью 85 кВт/115 л. с.

Данные базовой модели 2,0RT 1997 года.

Техническая характеристика

Двигатель – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 4–8–1998 см³; мощность "нетто" – 84 кВт/114 л. с. при 5400 об/мин; максимальный крутящий момент – 168 Н·м при 3500 об/мин. Коробка передач – механическая 5-ступенчатая. Кузов – 5-дверный 7-местный УПВ несущего типа; компоновка – переднеприводная, с поперечно расположенным силовым агрегатом; снаряженная масса – 1490 кг; полная масса – 2250 кг; база – 2702 мм; габарит (длина, ширина, высота) – 4517x1810x1692 мм; максимальная скорость – 175 км/ч; время разгона с места до 100 км/ч – 13,7 с; расход топлива при 90, 120 км/ч и в ГЦ – 7,1; 9,3 и 10,7 л/100 км.

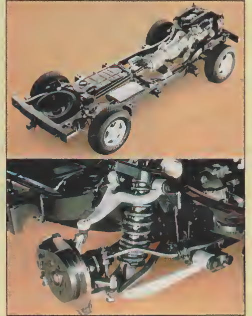
АМЕРИКАНСКИЙ "МЕРСЕДЕС"

В сознании обывателей прочно укрепился факт, что легковой "Мерседес" – немецкий автомобиль, ну уж во всяком случае – европейский. Если заядлые злопыхатели пытались оспорить этот факт, заявляя, что комплектующие фирма получает со всего мира, то теперь и спорить не о чем. В нынешнем году с конвейера завода в штате Алабама (США) сойдут первые машины с трехлучевой звездой на капоте – это укрепит позиции "Мерседес-Бенца" как транснациональной компании подобной "Тойоте", "Ниссану", "Форду" и другим.

Всю гамму легковых машин фирма делит на классы, каждому из которых присвоена буква латинского алфавита. С и Е – по европейским понятиям машины среднего класса. S – представительские автомобили, V – универсалы повышенной вместимости (мини-вэны), G – легковые машины повышенной проходимости. Теперь, с пуском завода в США, к ним добавится М-класс. Это тоже машина повышенной проходимости, но, в отличие от угловатых "мерседесов-G", ведущих свою родословную от военных автомобилей, новинка комфортабельнее, ближе к легковушкам и, по-видимому, ее вездеходные качества ниже. М-класс претендует на часть рынка, где прочно обосновались "Опель-Фронтера", "Ниссан-Террано-II", "Мицубиси-Паджеро", "Джип-Гран Чероки" (последние два пользуются успехом в России). Зная, однако, насколько популярна у нас марка "Мерседес-Бенц", можно предположить, что интерес к новинке будет большой, но для успешной продажи важно, чтобы автомобиль оправдал ожидания.

Обещают, что М-классу будут присущи "мерседесовские" высокое качество, безопасность, комфорт – это позволит машине занять достойные позиции на рынке. Интерьер не должен разочаровать поклонников традиционных "мерседесов", но в то же время он спроектирован так, чтобы любители активного образа жизни могли разместить багаж и спортивное снаряжение.





Что касается внешности, то первые официальные фотографии (их вы видите на зтой странице) немного удивили. Дело в том, что фирма последнее время сообщает о своих новых моделях задолго до их появления на свет. Прототипы вседорожника, показанные на выставках (см. ЗР, 1996, № 5), запомнились мощными выступами на крыльях и в нижней части дверей, – машина казалась более "мускулистой". Впечатление, что серийный вариант одет в пляжный костюм, а не в спортивную форму. Посмотрим, может солидным клиентам фирмы зто больше понравится.

Шасси вседорожника рамное – типичная особенность машины для бездорожья. Однако подвеска всех колес – независимая, рычажная на пружинах, а тормоза – дисковые: такое сочетание не очень годится для грязного проселка, а больше подходит для асфальта, твердых грунтовых дорог.

Первые партии рассчитаны на местный рынок, а потому будут со столь любимыми в Америке V-образными шестицилиндровыми бензиновыми моторами (рабочий объем – 3,2 л) и пятиступенчатыми автоматическими коробками передач. В дальнейшем предполагают оснащать автомобиль также четырех- и восьмицилиндровыми двигателями.

Новинка оборудована АБС и противобуксовочной системой. Трансмиссия с злектронным управлением – режимы работы изменяют нажатием на кнопки в кабине. Кроме того, предусмотрен полностью автоматический режим работы, когда, например, блокировку дифференциала включает микропроцессор.

У европейцев к М-классу пока только умозрительный интерес – новинку начнут продавать в Старом Свете лишь в 1998 году. В заключение отметим, что зто не первый старт нового семейства автомобилей немецкой фирмы за океаном. Год назад БМВ – извечный конкурент "Мерседеса" – пустил завод в Америке, на котором выпускают родстеры Z3. Интересно, кто из маститых европейцев следующий?

Семейство "всемирного" автомобиля "ФИАТ-Палио" (ЗР, 1996, № 3) пополнилось 4-дверным седаном. Подготовлены также универсал "Палио-Уикэнд" и грузовой фургон.

"Тойота Мотор Таиланд" приступила к выпуску модели "Солуна". Седан на базе "Короллы" (1,5 л, 70 кВт/95 л.с.) впервые разработан в Таиланде, 70% его деталей – местного производства.

Промышленность ФРГ в 1996 г. выпустила автомобилей на 4% больше, чем в 1995-м. Изготовлено 4,54 млн. легковых и 304 тыс. грузовых машин. Экспорт легковых возрос на 7%, внутри страны продано 1,89 млн. автомобилей.

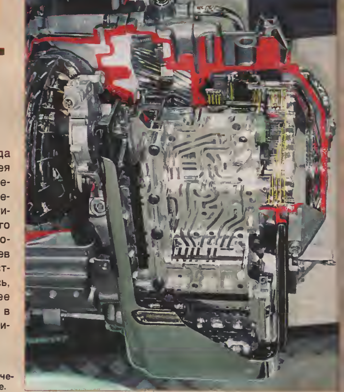
Совместное предприятие "Ситроен-Дунфэн" в Китае за 1996 г. изготовило лишь 9500 машин из намеченных 16 тысяч. Проектная мощность – 150 тысяч "ситроенов-ZX" в год. Руководство "Ситроена" объясняет неудачу постоянным вмешательством госбюрократии в дела предприятия, политикой твердых цен на машины и высоких пошлин на комплектующие.

"Ниссан" намерен запустить в 2000 г. в Англии уже третье семейство моделей, вслед за "Микрой" и "Примерой". Число работающих на заводе в Сандерленде возрастет при этом с 4000 до 4800, а 90% машин "Ниссан", продаваемых в Европе, будут местного производства.

"АВТОМАТ" ДЛЯ ЛЕНТЯЕВ И ТРУДЯГ

То и дело орудуя рычагом коробки передач в городской толчее, каждый водитель, наверное, хотя бы раз задумывался об удобстве автоматического переключения. О том, как появились и развивались различные коробки такого типа, расскажут Борис ШИШМАРЕВ и Антон ЧУЙКИН, исторический экскурс подготовил Сергей КАНУННИКОВ.

Основными типами коробок передач еще в начале века стали механические ("ручные") двух-, а позже и трехвальные коробки, подобные сегодняшним, а также планетарные, которые в чистом виде до наших дней не сохранились. (Примером последних служит коробка передач легендарного "Форда-Т".) Уже тогда инженеров будоражила идея как-то упростить процесс переключения, а в идеале – сделать его полностью автоматическим. С высоты нынешнего технического опыта мы, может быть, улыбнемся, увидев предлагавшиеся тогда конструкции. Однако, вдумавшись, заметим – все окружающее нас многообразие, хотя бы в зачаточном состоянии, присутствовало еще тогда!

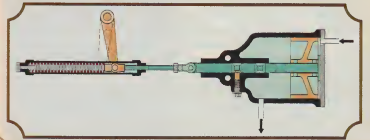


Автоматическая (гидромеханическая) коробка передач в разрезе.

ИЗ ИСТОРИИ КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ

По терминологии 30-х годов, коробки передач подразделялись на автоматизированные, полуавтоматические и автоматические. Мы рассмотрим первый из этих классов – потому что подобные конструкции в наше время вновь оказались на острие инженерной мысли. К автоматизированным относились коробки "Майбах", "Вильсон", "Бендикс", "Коталь".

На пятиступенчатой "Майбах" была применена сложная система вакуумного переключения. Первая передача, рассчитанная на особо тяжелые условия движения, и задний ход включались обычным рычагом. Остальные – двумя установленными под рулем небольшими рычажками, которые управляли двумя золотниками. В систему входили два рабочих цилиндра, золотники сообщали их с впускным коллектором или атмосферой. Поршни в цилиндрах были соединены со штоками, а те – с переключающей кулачковой муфтой. При сбросе газа под действием пружины, установленной на штоке цилиндра, кулачковая муфта перемещалась сама.



На более поздних автомобилях этой марки система дополнялась муфтой свободного хода. Роликовый храповой механизм передавал вращение только от ведущего вала к ведомому. При сбросе газа двигатель и коробка отключались от карданного вала – это давало возможность переключать передачи без отжатия сцепления.

В механической автоматизированной коробке передач "Вильсон" (для маленького автомобиля БСА) была применена сложная система тормозов ленточного типа. Они затормаживали венцы планетарных комплектов трех передач. Водитель мог выбрать передачу заранее, переведя в соответствующее положение рычаг, расположенный под рулем. Включение же производилось только тогда, когда он нажимал на педаль сцепления.

Электропневматическая коробка передач "Бендикс", появившаяся в 30-х годах на автомобилях "Хадсон" (в СССР их называли "Гудзон"), была близка по конструкции той, что стояла на "Майбахе". Разница заключалась в том, что рычажок под рулем действовал на контактный золотник, от которого подавался ток на соленоид. А тот уже, в свою очередь, управлял вакуумной системой. Переключение происходило, как и у коробки "Вильсон", при нажатии на педаль сцепления.

Вакуумный элемент механизма переключения "Майбах".

Проще всего оказалось автоматизировать планетарную коробку. Дело в том, что ее шестерни – в постоянном зацеплении, а для переключения передач затормаживают одни комплекты шестерен и освобождают другие. Делают это фрикционы и ленточные тормоза (по сути, разные виды сцепления). Нет необходимости выравнивать скорости деталей – механизмы трения работают сравнительно мягко, поэтому следующая передача включается не моментально. Если коробкой передач управляет сам водитель, он может избежать неприятных рывков. Навык позволяет ему плавно переводить рычаг в следующее положение (или плавно работать педалями переключения, как на том же "Форде-Т"). Другое дело – "автомат". "Думающих" исполнительных механизмов в ту пору еще не было, поэтому переключение, вне зависимости от условий, происходило одинаково. По достижении определенных оборотов двигателя замыкались электрические контакты (если исполнительный механизм – соленоид) или открывался клапан гидросистемы и давление сдвигало поршень гидравлического исполнительного механизма), или к вакуумному сервоприводу подводилось разрежение из впускного коллектора. Исполнительный механизм задействовал ленточные тормоза и фрикционы, и передача переключалась. Но рывок при этом все же был неизбежен – даже самой сложной механике не под силу учесть все многообразие условий движения.

Инженерам оставалось поставить между мотором и коробкой гидромуфту, которая смягчала возникающие рывки и колебания (правда, за счет проскальзывания в муфте), разместить масляный насос и всем другим вариантам предпочесть гидравлические сервомеханизмы – и вот перед нами она, автоматическая гидромеханическая коробка. Десятилетия отшлифовали ее конструкцию, обратим внимание лишь на один элемент – немаленький блок, в разрезе похожий на муравейник. В этом лабиринте каналов, калиброванных отверстий и клапанов как раз и определяется управляющее давление для тех или иных сервоприводов. В выборе передачи участвуют вакуум выпускного коллектора, подводимый сюда по трубочке, позиция педали газа и скорость ее нажатия, передаваемые тросиком от карбюратора, еще некоторые параметры. Можно сказать, этот блок – "механический мозг" коробки.



"Механический автомат" БМВ и рукоятка-"джойстик".

Однако как он ни умен, коробку передач этого типа всегда можно отличить по хотя бы чуть заметному рывку при перемене передач.

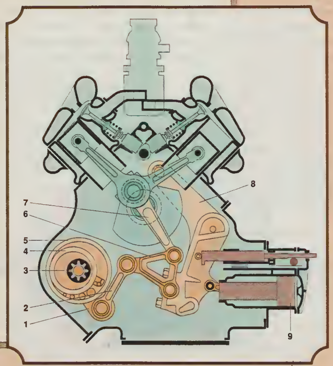
Перспективен ли такой "автомат"? Инженеры продолжают его совершенствовать. "Механические мозги" в массовых конструкциях ныне заменяют более надежными электронными: сервоприводы остаются гидравлическими, но распределением жидкости управляют электромагнитные клапаны.

Перейдем теперь к истории автоматических аналогов самых распространенных – "обычных" коробок передач.

ИЗ ИСТОРИИ КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ

Достаточно популярной в 30-х была и электромагнитная коробка передач "Коталь", по конструкции напоминавшая "Вильсон". Однако торможение того или иного планетарного комплекта здесь осуществлялось не механическими тормозами, а электромагнитным сцеплением. Коробки передач этого типа были достаточно компактны. Их устанавливали на автомобилях "Деляж", "Делаж", "Салмсон". На дорогих "вуазенах" по схеме "Коталь" работал двухскоростной демультипликатор.

На бельгийских переднеприводных автомобилях "Минерва" в одном блоке с двигателем V8 устанавливали сложную механическую коробку (патент Робина ван Рогге-на). Идея была такова. Вращение коленвала преобразовывалось в качательное движение промежуточной детали **6** сложной формы, которое затем преобразовывалось во вращательное движение ведомого вала **3**. Поскольку коробка передач и двигатель находились в одном картере, для управления переключением использовался масляный цилиндр **9**, работающий от давления штатной системы смазки.

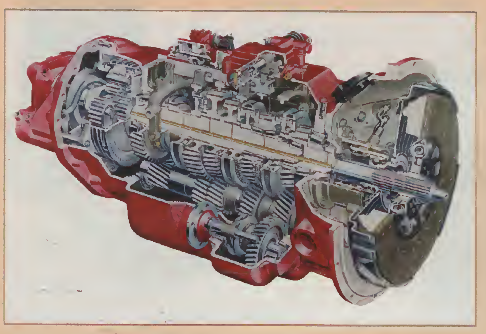


"Коробка передач" фирмы "Минерва": 1 – рычаг; 2 – шатун; 3 – ведомый вал; 4, 5 – механизм свободного хода; 6 – треугольное коромысло; 7 – шатун; 8 – изогнутый рычаг; 9 – управляющий двухступенчатый гидроцилиндр.

Посмотрите на схему простейшей из последних. Ведущий вал через сцепление соединен с маховиком. Заодно с ним выполнена шестерня, приводящая промежуточный вал, который всегда вращается вместе с ведущим – их шестерни находятся в постоянном зацеплении. Обычно остальные шестерни промежуточного вала закреплены на нем жестко. А вот на ведомом валу шестерни имеют степень свободы, они при включении передачи передвигаются вдоль ведомого вала на шлицах и входят в зацепление с соответствующей шестерней промежуточного вала. Другой, более современный вариант – шестерня свободно вращается на ведомом валу, находясь в постоянном зацеплении с шестерней промежуточного вала. При включении нужной передачи по ведомому валу на шлицах передвигается муфта, "хватает" свою шестерню и фиксирует ее, заставляя вращаться вместе с собой. Конечно, на торцах зубьев шестерен или муфт делают "заходы", но одного этого мало, чтобы быстро, без ударных нагрузок включить нужную передачу. Главное требование – должны быть равны линейные скорости зубьев сопрягаемых шестерен (в первой схеме) и угловые скорости шестерни и ведомого вала (во второй).

Как вы знаете, скорость выравнивают специальные устройства – синхронизаторы (ЗР, 1994 , № 2). До тех пор, пока они не получили распространения, ни о какой автоматизации таких коробок не было и речи. Создать механизм, грамотно выполняющий "двойной выжим" или "перегазовку", в 30-х годах казалось чудом. Поэтому полностью синхронизированные "автоматы" того времени – довольно дорогие в производстве – были редки. И, казалось, погибнуть бы этой идее, однако она возродилась сейчас, когда большинством современных двигателей стала управлять электроника. Сказалась, кстати, и борьба за эффективность – все-таки КПД гидромеханической коробки сравнительно низок.

Представьте себе, что мы можем, исходя из внешних условий, весьма точно задавать количество топлива, поступающего в двигатель, а следовательно, и тяговое усилие, и частоту вращения коленвала. Тогда можно вовсе отказаться от сцепления (кроме случаев троганья и остановки). Каждому, наверное, случалось выключать передачу, не нажимая на левую педаль – достаточно лишь поймать газом режим, когда двигатель уже не приводит колеса, но еще и не тормозит. Так же легко можно включать передачи, если мотор "когда надо" сбросит или прибавит обороты, уравняв скорости валов и шестерен в коробке. А ведь в выравнивании этих скоростей, единственном творческом моменте, нет ничего непосильного для управляющего двигателем компьютера. Самое сложное, конечно, создание программы, умеющей не просто переключать передачи, но и знающей, когда это делать. "Электронные" коробки работают только в паре с "умным" двигателем, образуя вместе единую систему. Получая сигналы о скорости и нагрузке (раздельно – по двигателю и трансмиссии), о состоянии сцепления, тормозов, даже – характере водителя, электроника определяет момент переключения передач и



Разрез коробки "Скания". Обратите внимание на сцепление "оттяжного" типа, разработанное специально для системы "Оптикруиз".

ИЗ ИСТОРИИ КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ

Полуавтоматические конструкции достаточно широко применялись и на американских автомобилях 30-х годов. Например, на "Рео" в коробке передач было установлено дополнительное сцепление центробежного типа. Работала коробка следующим образом. Рычагом включалась первая передача. Когда автомобиль достигал скорости около 25 км/ч, водитель на короткое время отпускал педаль газа и вновь нажимал ее. В этот момент включалась вторая – прямая передача. На "Рео" был предусмотрен также второй (нижний) двухскоростной ряд. Переключение на него осуществлялось рычагом, а переход с первой на вторую передачу – автоматически.

В конце 30-х годов за доплату в 80 долларов полуавтоматическую коробку устанавливали на "Олдсмобил". Так же, как в "Рео", здесь четыре передачи объединялись в два ряда по две. Управление же было гидравлическим: тормоза планетарных комплектов приводились в действие давлением масла, подаваемым двумя насосами. Переключение происходило в момент нажатия на педаль сцепления.

Из необычных конструкций нельзя не упомянуть чрезвычайно сложную автоматическую коробку передач фрикционного типа "Хейс", которую использовали на некоторых моделях автомобилей "Остин".

К концу 30-х годов на тяжелые грузовики и автобусы уже начали ставить гидромеханические коробки передач, конструкция которых близка к современной.

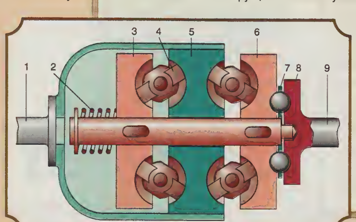


Схема фрикционной коробки передач "Хейс": 1 – ведомый вал; 2 – пружина; 3, 6 – ведущие диски; 4 – ролики, изменение их наклона меняет передаточное число; 5 – ведомый диск; 7 – шарики; 8 – фланец с канавками переменной глубины; 9 – ведущий вал.

[illegible] бразды правления в свои руки: [illegible]ывает газ. выключает одну переда[illegible] [illegible] надо. перегазовывает, включает [illegible] и плавно увеличивает газ. Води[illegible] [illegible] этом даже не меняет положения [illegible] [illegible] бы – сцепление-то не срабатыва[illegible] [illegible]. вот вам еще один плюс – оно и [illegible] [illegible]ивается. Как и неработающие [illegible]онизаторы – оставленные на случай [illegible] системы.

[illegible]ечно, опытный водитель на маши[illegible] [illegible] обычной механической коробкой раз[illegible] [illegible] быстрее – все-таки нужно учиты[illegible] [illegible]ерционность деталей двигателя и [illegible]ссии. Время на переключение [illegible] сократить, поменяв алгоритм рабо[illegible] [illegible] оставить нормально работающее сце[illegible] [illegible] и синхронизаторы. Тогда ювелир[illegible] [illegible] точности при операциях с подачей то[illegible] [illegible] и выравниванием скоростей валов [illegible] [illegible]о – просчеты злектроники испра[illegible] [illegible] механика. Однако зта схема работы [illegible]ет легковому автомобилю, в то [illegible] как рассмотренная раньше – грузо[illegible] [illegible] Первому важны удобство и быстро-

R

N

A

M

\- +

Задний ход.

Нейтраль.

Автомат.

Механический режим.

[illegible] переключения передач короб[illegible] "Оптикруиз".

[illegible] второго главенствуют на[illegible]ность и зкономичность. Нес[illegible] ведь на БМВ выбрали [illegible]" схему, а на "Скании" – [illegible]". Коробку передач БМВ [illegible] рассматривали в преды[illegible] номере ЗР, поэтому оста[illegible] на "грузовых" разработ[illegible] [illegible] этом направлении.

[illegible]жалуй, первой в Европе ко[illegible] с электронным управлени[illegible] [illegible] похвастаться ИВЕКО. В [illegible] 80-х – начале 90-х фирма [illegible]агала на заказ свои грузови[illegible] [illegible]ной" коробкой "Фуллер" [illegible] Ближе к нашим дням паль[illegible] [illegible]венства перехватила "Ска[illegible] [illegible] представив на 4-й серии гру[illegible] [illegible] собственную разработку [illegible] "Оптикруиз" (ЗР, 1996, [illegible] Следом был "Мерседес" – у [illegible] "Актроса" злектронная [illegible] под названием "Телли[illegible]" предлагается впервые в ка[illegible] [illegible]тного оборудова-

"Башенка" переключения передач "Мерседеса-Актрос".

ния (ЗР, 1996, № 11). И вновь отметились машины ИВЕКО – в Брюссельском салоне они были выставлены с большой надписью "Евротроник" на борту, обозначающей "злектронную" коробку.

Различия у всех ныне существующих механических коробок с автоматическим управлением невелики. Водитель наконец избавлен от громоздкого рычага переключения передач и оперирует небольшим джойстиком – оригинальным у каждой фирмы. Наличие ручного режима, когда выбор передачи остается за водителем, и автоматического, когда все делает компьютер, оригинальная убирающаяся педаль сцепления – мелкие штрихи, внесенные каждой фирмой в портрет современной коробки. А вот черты посерьезнее: "Мерседесу" и ИВЕКО в автоматическом режиме вовсе не нужна педаль сцепления – даже при троганье. У ИВЕКО впервые, специально в расчете на злектронику, сама коробка (она разработана совместно с ZF) изначально сделана без ненужных синхронизаторов. Наконец, "Скания", кажется, обладает самым удобным на сегодня алгоритмом управления.

Мы намеренно не стали рассматривать малоизвестные в Европе удивительные японские конструкции – скажем, с двумя сцеплениями ("до" и "после" коробки передач) – и остановились на наиболее распространенных. О клиноременных ва-

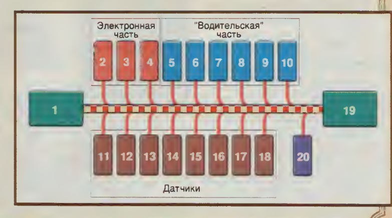


риаторах, весьма популярных в последнее время, разговор еще впереди. Быстрое совершенствование подобных конструкций наводит на мысль, что, как бы ни ругались "спортсмены", через некоторое время водитель, вероятно, будет избавлен от рычага переключения передач – так же, как в свое время ему пришлось расстаться с ручкой опережения зажигания и педалью стартера.

НОВЕЙШАЯ ИСТОРИЯ КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ

Схема системы "Оптикруиз" фирмы "Скания".

Управляет "Оптикруизом" злектронный блок 1, работающий вместе с другими "думающими" системами: EDC (Elektronic diesel control), командующей мотором (2), антиблокировочной ABS и противобуксовочной TC (3), управления ретардером (дополнительным трансмиссионным тормозом-гидромашиной) (4). Водитель передает свои "пожелания" системе с помощью "джойстика" – рычага переключения режимов и передач в коробке (5), кнопки "холмы" (6) (на зтом режиме передачи переключаются при повышенной частоте вращения коленвала), педалей тормоза (датчик положения 7), газа (8), при троганье – сцепления (9) и рычага моторного тормоза (10). "Мозг" опрашивает датчики скорости (11), частоты вращения коленвала (12), включенной передачи (13), состояния ретардера (14) и моторного тормоза (15), скорости валов в коробке передач (16), (17), на основании полученных данных корректирует подачу топлива в двигатель и дает команду исполнительному устройству (19) на включение (выключение) нужной передачи. Для полноты картины упомянем еще возможность расширения системы датчиков (18), а также диагностики, осуществляемой подсистемой (20).



КОМУ АВТОБУС МАЛЕНЬКИЙ? НАМ!



Долгие разговоры о том, что издательству ну просто необходимо нечто универсальное – побольше и повместительнее, чем ВАЗ-2104, но поменьше грузовика, желательно импортное, но, конечно, не очень дорогое, закончились тем, что в один прекрасный день под окнами появился новенький "кореец" – микроавтобус "Хёндэ-Н-100".

Белоснежное чудо азиатской техники немедленно подвергли самому придирчивому осмотру, ощупыванию и "объездке". Стало ясно: мы купили неплохой автобус, но никак не грузовик. Конечно, можно его использовать и для перевозки грузов, удалив сиденья, но стоило ли покупать для этого автомобиль с двумя "печками", кондиционером, ковром на полу? Конечно, коробкам, ящикам и пачкам на сером ворсе будет очень удобно, не холодно зимой и не жарко летом. Логика, однако, подсказывает, что из определения "грузопассажирский" к нашему приобретению куда больше подходит вторая часть. Этих самых пассажиров, вместе с водителем, в машине должно помещаться, согласно инструкции, двенадцать. Реально лишь два средних ряда сидений, установленных "лицом к лицу", годятся, чтобы сидеть по трое. Задний диванчик, достаточно удобный проход к которому можно проложить, откинув правое кресло третьего ряда, тесен и удивительно неудобен. Мало того, что коленки девать некуда, так еще спинка стоит почти вертикально. О человеке, усевшемся там, скажут: "аршин проглотил" – чем не тренажер для исправления осанки! Так что ездить сзади втроем теоретически можно, но только недалеко.

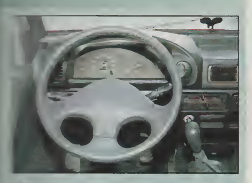
Итак, шестеро глядят в глаза друг другу, трое изгоев поджимают коленки на корме – итого девять. Десятый – водитель, который не должен быть ни слишком рослым, ни слишком плечистым, иначе работа для него превратится в муку – тесно! По нашим наблюдениям, "максимальный" водитель для Н-100 не выше 180 см роста при средней упитанности. Ну, ладно, вернемся к пассажирам. Десять уже сели, еще двоих рекомендуют усадить справа от водителя. Если это дети (но старше 12-ти!) – проблем нет. А вот ежели мужики, да в зимней одежде – то сидеть им друг на друге! Итак, реально, не стесняя друг друга, в "Хёндэ" лучше ездить вдесятером. (На предполагаемые возражения ответим, что при желании и в "Оку" можно запихнуть шестерых. Пробовали – едет!)

Чтобы пассажиры не скучали, им предоставлена возможность вдоволь порегулировать "климат" в салоне. Панель управления вторым отопителем (первый впереди, у водителя) на левой боковине. Автобус, между прочим, теплый, а кроме того, тихий и не очень тряский, даже при неполной загрузке.

Кроме необязательных, но приятных люксовых атрибутов – второй "печки", плафончиков, пепельниц и прочей мелочевки, каждому обитателю салона законом предписан ремень безопасности, на всякий случай. Но случая такого на машинах вагонной компоновки лучше не допускать. Недаром любители черного юмора прозвали автомобили подобной схемы "полметра до смерти". Не зря современные микроавтобусы и мини-вэны имеют какой-никакой капот или его подобие. Все же, когда между бампером и ногами есть двигатель (в "Хёндэ" он стоит под передними сиденьями), чувствуешь себя как-то спокойнее. Зато у нас есть "кенгурятник". Красивый, хромированный, почти как на "Паджеро". Этот блестящий кусок трубы выполняет две функции. Первая – защищает (до известных пределов) красивый белый бампер от повреждений после неудачного маневра. Вторая – служит атрибутом красивой жизни и придает машине "дорогой" вид.

Итак, под передними сиденьями автобуса установлена 2,4-литровая рядная бензиновая "четверка" с системой впрыска топлива. Нейтрализатора нет. Сначала мы не нашли в заправочной горловине клапа-





Рабочее место водителя оборудовано как у легкового автомобиля.

Интерьер пассажирского салона.



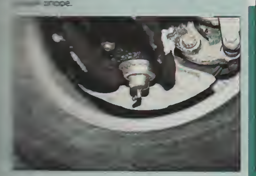
Двигатель "спрятался" под передним сиденьем.



Упругий элемент передней подвески – торсион.



Надежно забытое старое – пресс-масленка в шаровой опоре.



на под "пистолет" с тонким стволом для нэтилированного бензина. После чего осмотрели систему выпуска и окончательно убедились, что в эту машину можно лить ну не всякую дрянь, но, по крайней мере, этилированный бензин.

При первой же заправке немало удивились. Цедим бензин гомеопатическими дозами, но даже при этом он норовит выплескиваться наружу, пока какая-то его часть с "канализационным" звуком проходит в бак. Похоже, и на автомобилях солидной фирмы "Хёндэ" случаются наши, "расейские болезни" – бак плохо вентилируется.

Поскольку автобус купили зимой, универсальные шины "Кумхо" решили заменить на сезонные, ощетинившиеся шипами. В ходе замены колес отметили еще одну особенность автомобиля. Первая же гайка на левом колесе откручиваться не пожелала – пытались даже попрыгать на баллонном ключе. Но вскоре сообразили: крепеж на левых колесах имеет левую резьбу. Вопрос был, как говорится, снят.

Теперь посмотрим на машину из смотровой канавы. Тотчас взгляд утыкается в несуразно висящий сразу за бампером горизонтальный радиатор кондиционера. Он уже забит снегом – переезжали через небольшой сугробчик. А ежели вместо снега будет контакт с чем-то более твердым?

Особых технических новаций не заметили – скорее встречались анахронизмы, правда полезные. Например, пресс-масленки в шаровых опорах передней подвески. Сама подвеска – поперечные рычаги. Упругий элемент – продольный торсион, выполняющий функцию оси верхнего рычага. Задняя подвеска – зависимая, рессорная.

Привод переключения передач – тросовый. И, надо сказать, манипулировать рычагом удобно, передачи включаются четко – "искать" их не приходится.

Рулевое управление – реечное с гидроусилителем, тормоза – дисковые вентилируемые у передних колес и барабанные – у задних. Все очень просто и, по первым впечатлениям, крепко и надежно. Хотя по-настоящему судить о качествах корейского микроавтобуса можно будет, когда одометр отсчитает не один десяток тысяч километров.



А где же запасное колесо? Вот оно – снизу, под кормой, как у "сорок первого" "Москвича". Решение спорное: там грязно все-таки, а водитель подобной машины вряд ли будет сидеть за рулем в кирзовых сапогах и ватнике.

Управлять "корейцем" приятно и неутомительно. Достаточно мощный двигатель сообщает автомобилю изрядную динамику. Руль образцово легкий. АБС работает четко и надежно. Тем, кто поездил на аналогичных отечественных машинах, "Хёндэ" покажется просто воплощением рая. Водителя, незнакомого с микроавтобусами, поначалу может преследовать "автобусная болезнь" – слишком ранний вход в поворот и, как следствие, контакт колес с бордюром. А лихач, решивший потягаться на "вагоне" с легковушками, должен помнить, что это все-таки автобус, особенно на скользкой дороге

В общем, аппарат мы купили вполне достойный. Правда, двенадцать мест в салоне требуют от водителя автобусной категории "D" – так ведь знали, на что шли!

Кому не нужен пассажирский "люкс", тот может выбрать любую из многих модификаций "Хёндэ-Н-100": автобус попроще, грузопассажирский вариант, грузовой фургон или что-нибудь еще, можно и с дизелем.

Мы свой выбор уже сделали. Попав в издательство "За рулем", "Хёндэ" обрел хозяина строгого и придирчивого – ни один промах новичка не останется без внимания.

Игорь ТВЕРДУНОВ,
Антон УТКИН
Фото Сергея Иванова

Техническая характеристика автомобиля "Хёндэ-Н-100"

Общие данные: число мест – 12; максимальная скорость – 150 км/ч; емкость топливного бака – 55 л; радиус поворота – 4,9 м. **Размеры:** длина – 4790 мм; ширина – 1690 мм; высота – 2020 мм; база – 2440 мм; колея спереди/сзади – 1445/1380 мм. **Двигатель:** четырехцилиндровый, рядный, бензиновый, диаметр цилиндра и ход поршня – 86,5x100 мм; рабочий объем – 2325 см³; мощность – 84 кВт/114 л. с. при 4500 об/мин; максимальный крутящий момент – 186 Н·м при 2400 об/мин. Степень сжатия – 8,5. **Трансмиссия:** ведущие колеса – задние; коробка передач – механическая пятиступенчатая (I – 3,967; II – 2,136; III – 1,360; IV – 1,000; V – 0,866; з. х. – 3,578); главная передача – 4,222. **Подвески:** передняя – независимая торсионная на поперечных рычагах; задняя – зависимая рессорная. **Тормоза:** передние – дисковые вентилируемые; задние – барабанные; привод с АБС. **Шины:** 195/75 R14.



КЛАССИК АМЕРИКАНСКИХ ДОРОГ

При слове "пикап" сразу представляешь этакого загнанного, хрипящего механического ослика – ИЖ-2715. Других мы много лет просто не видели. Однако в мире существует и иная разновидность этой породы – красивая, мощная и быстрая. Знакомьтесь – классический американский пикап "Форд-F-150XL".

В нашем понимании легкие грузовики – машины сугубо утилитарные. Однако в Соединенных Штатах их охотно покупают и не для коммерческих целей: очень часто они служат семейными автомобилями. "Фордовская" серия F – пикапы так называемого стандартного размера. Она включает в себя машины трех "весовых" категорий: F-150, F-250, F-350. Реальные возможности автомобилей эти цифры отражают лишь косвенно. F-350 в самом "тяжелом" исполнении способен принять на борт почти 3800 кг груза. "Наш" F-150, с колесной базой 3378 мм – 1723 кг.

Внешность автомобиля весьма своеобразна. В ней сочетаются почти спартанская простота, скрытая мощь и тяжеловесная элегантность. Особенно впечатляет огромных размеров передняя часть пикапа. К тому же нам достался канадский вариант, у которого ближний свет фар включается автоматически, одновременно с зажиганием. Завидев такую, едва умещающуюся в зеркале заднего вида "физиономию" с горящими глазами-фарами, водители легковых автомобилей спешили уступить дорогу.

Как же устроен "эф-стопятидесятый"? Загнав машину на эстакаду, мы детально обследовали ее снизу: все очень просто, прочно и надежно. Основа конструкции – мощная стальная рама. К ней прикреплены кузов и, на резиновых подушках, кабина. Ведущий задний мост – неразрезная балка на рессорах, к которой идет длинная труба карданного вала диаметром миллиметров сто. Интересна передняя подвеска – на одинарных сборных диагональных рычагах. Причем литые поперечные, размером и формой сечения напоминающие железнодорожный рельс, – разной длины и скрещиваются между собой. Такая конструкция, при всей простоте, позволяет разместить достаточно длинные рычаги. Они обеспечивают при работе подвески минимальное отклонение колес от вертикали, а значит – от расчетной колеи и, как следствие, лучшую устойчивость. На продольные рычаги опираются пружины, рядом с которыми установлены амортизаторы. Для ремонта это удобнее, чем соосное расположение, как, скажем, на классических ВАЗах. Правда, и места у "Форда" побольше.



В ступице руля – надувная подушка безопасности.

Откроем капот размером чуть меньше теннисного стола. Под ним самый скромный из устанавливаемых двигателей – рядная "шестерка" объемом без малого пять литров. Крутящий момент – 36 кгс·м сравним с показателем двигателя ЗИЛ-130 (40 кгс·м). Причем моторный отсек спроектирован с запасом – войдет и V-образная двухсотпятидесятисильная "восьмерка". Из примет времени – только распределенный электронный впрыск топлива. Все остальное – опять-таки просто, а потому надежно.

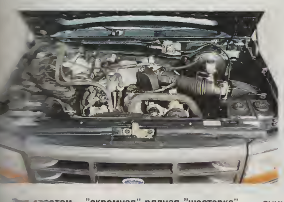
Ступив на удобную подножку, вы попадете в просторную кабину. Широкий трехместный диван можно двигать вперед-назад. Впрочем, этим "подгонка" под водителя и заканчивается – других регулировок нет. По-



"Форд-F-150XL" – самый маленький американский пикап стандартного размера.

...за рулем почти вертикальная. Справа ...тельный рычаг механической коробки передач, что для Северной Америки редкость, там почти все ездят с "автоматами". ...разнесенные педали стоят "по-грузовому" высоко: чтобы выжать сцепление или затормозить, приходится отрывать пятку от пола. Стояночный тормоз приводится в действие небольшой педалью слева.

На панели приборов – спидометр, ...метр и указатели давления масла, температуры охлаждающей жидкости и ... топлива. Последний можно переключать на любой из двух топливных баков. Одновременно переключается и подача бензина в двигатель. В ступице руля спрятана надувная подушка безопасности, подрулевой переключатель один – слева. На него вынесено управление дальним светом, указателями поворота, очистителем и омывателем ветрового стекла. Кстати, как и на большинстве других "американцев", омыватель здесь ...дает" обильный душ сразу на все стекло,



...капотом – "скромная" рядная "шестерка" ... объемом почти пять литров.

...не привычную пару тонких струек. Рядом с ...ом зажигания маленький рычажок: только нажав его, сможете извлечь ключ из замка зажигания – случайности исключены.

На приборной панели несколько заглу... – наш экземпляр в простейшей базовой комплектации. Всяческие электроприводы, кондиционер и другие элементы "ро...", отсутствуют. Правда, на заводе установлен неплохой "фордовский" же радиоприемник с четырьмя динамиками. Словом, это не легковой автомобиль, но в комфорте или средствах безопасности пассажирам не отказано, так что в качестве семейного для многих вполне приемлем.



Оригинальная передняя подвеска на скрещивающихся рычагах неравной длины.

Ну что же, попробуем прокатиться. В ответ на поворот ключа – гробовое молчание. Непонятно... А если выжать сцепление? Теперь порядок, двигатель зарокотал ровно и басовито. Такая блокировка – на случай, если человек, непривычный к механической коробке передач (машина-то американская), попытается "завестись" с включенной передачей. Ну а побочный эффект – снижение нагрузки на стартер.

Трогаться с места на порожнем "Форде" легко – почти не приходится пользоваться педалью акселератора. Разгоняется он мощно и напористо, оставляя позади большинство легковых автомобилей. Приятной неожиданностью оказалась мягкая подвеска, без труда "переваривающая" разнообразные колдобины. Двигатель при спокойной езде почти не слышен. Руль с мощным усилителем по-американски легок, а тормозные колодки, кажется, так и ждут возможности мертвой хваткой вцепиться в диски и барабаны.

Водительские впечатления в таком большом пикапе сродни "джиповским", но только до определенной степени. Вседорожники такого размера обычно имеют огромный салон. И это ощущение "автобусоподобности" подсознательно присутствует у водителя. Здесь же наоборот, короткая кабина рождает ассоциации то ли со спортивным "купе", то ли с багги. Воспринимать же этого красавца как грузовик мешает, главным образом, цена, в которой львиную долю составляют таможенные платежи. Американцам повезло – их любовь к этим лобастым "сундукам" может быть взаимной и отнюдь не платонической. Что касается россиян, то новые пикапы ГАЗа, такие "американистые" с виду (ЗР не раз писал о них), пока остаются лишь опытными образцами с неясной судьбой...

Юрий НЕЧЕТОВ
Фото Владимира Князева и Сергея Иванова

Редакция благодарит фирмы "Пересвет-Инвест" за предоставленный автомобиль и "Бемо" за помощь в организации съемки. Подробная информация о продаже автомобиля в разделе "Цены дилеров".

...ческая характеристика автомобиля "Форд-F-150"

...данные: число мест – 3; снаряженная масса – 1509 ...; грузоподъемность – 1723 кг; максимальная разрешенная масса ...прицепа – 1315 кг; максимальная скорость – 158 км/ч; расход ... – 14–20 л/100 км; запас топлива – 72 и 69 л в двух топливных ...; топливо – неэтилированный бензин с октановым числом не ... **Размеры, мм:** длина – 5400; ширина – 2000; база – 3378. **Двигатель:** бензиновый, шестицилиндровый, рядный, расположен ... продольно; рабочий объем – 4917 см³ (101,6х101,09 мм); ...сжатия – 8,8; мощность – 108 кВт/147 л. с. при 3400 об/мин; ...максимальный крутящий момент – 359 Н·м при 2000 об/мин. **Трансмиссия:** привод – на задние колеса, коробка передач – пятиступенчатая механическая или четырехступенчатая автоматическая. ... с усилителем, передние – дисковые вентилируемые, ... – барабанные. **Размер шин** – 235/75R15.



Хотя у "нашего" пикапа ведущие колеса только задние, покидать асфальт на нем не страшно.

А ЛЕНИН предпочитал поезд

Поездом было бы, конечно, дешевле. Кроме того, в купе можно вздремнуть, почитать газету. Да и вид из окна почти такой же, как и в машине, – дороги-то параллельны. Поезда к тому же идут каждый час...



Площадка для отдыха со столбиком для собак.

Друг, живущий недалеко от Цюриха, позвонил нам в Женеву в гостиницу "Мальви". До начала автосалона оставалось два дня, и эти два дня он приглашал нас к себе. Нужно было только выбрать транспорт. Кстати, в Цюрих можно долететь и самолетом.

Гостье, заметив наш интерес к буклетам автомобильных прокатных контор, выложенным около стойки, решил дать добрый совет: "Поезжайте в аэропорт!" И вот через полчаса мы – перед стойкой "Баджет", конторы "rent-a-car", изучаем таблицу автомобилей и цен.

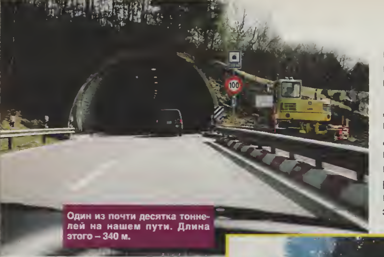
Таблица, надо сказать, непроста – есть варианты оплаты за день, неделю или месяц, с ограниченным пробегом или без, но с доплатой за каждый километр. В нашем случае удобнее оказалось оплатить два дня со свободным пробегом. Плюс, конечно же, обязательная страховка. Получилось около 100 долларов в день, что несколько (процентов на 10–15) дешевле, чем у пяти ближайших конкурентов. Ближайших в том смысле, что их стойки расположены в двух шагах от "Баджета". Нам же осталось предъявить водительские права и пластиковую карточку (подробнее об этом – ЗР, 1997, № 3), а также подписать договор и получить ключи.

Как и всякая уважающая себя горная дорога, магистраль Женева – Цюрих состоит из плавных подъемов и спусков, а также виражей самого разного радиуса. Наш беленький "Фольксваген-Гольф III" резво бежит по ней под бесконечную песню шин "Унироял плюс 44 M+S" о плотно подогнанных бетонных плитах шоссе. Летняя резина, безусловно, была бы потише. Однако в горах возможен снег, и заботливые руки прокатчиков даже положили в багажник комплект цепей противоскольжения – все-таки Швейцария – горная страна. Кстати, на крышке багажника нашей машины рядом с привычным "Golf" помещен еще один значок – "Swiss line" ("Швейцарская линия"), явно намекающий на специальную приспособленность к местным условиям. Вероятно, изменено передаточное число главной пары – иначе как объяснить упорство, с которым довольно слабый мотор 1,8 л влечет автомобиль в гору даже на пятой передаче. А между тем, примерно треть встреченных собратьев нашей машины – наиболее мощной модификации VR6, остальные – GTI, то есть народ к преодолению гор подготовлен вполне серьезно.

Средняя скорость на шоссе – километров 110–120 в час, и в этом темпе почти незаметно пролетают минут пятьдесят, когда водитель начинает ощущать весьма чувствительную боль в правой руке. Ответ напрашивается сам собой – неудобная посадка. Но она в точности скопирована с редакционной "десятки" – и руль, и сиденье примерно в том же привычном положении. Однако "десяточная" посадка приспособлена к сравнительно низкой чувствительности рулевого управления, а "Гольф" этим не страдает. Заезжаем на площадку отдыха и здесь кардинально все меняем – поднимаем сиденье и руль, ставим спинку на несколько градусов вертикальнее. Теперь – совсем другое дело!

Столбики со световозвращателями днем довольно неразрачны.





Один из почти десятка тоннелей на нашем пути. Длина этого – 340 м.

В расхлябанном и бестолковом московском движении такого, конечно, заметить бы не удалось. Здесь же каждая полоса чуть не на метр уже, чем в России, но даже на самых крутых виражах покидать ее, срезая угол, считается дурным тоном. А мелькающие справа столбики ограждения так магнетически притягивают взгляд... И если дома мы гордимся тем, что способны прошмыгнуть в самый узкий зазор, то здесь в таких условиях приходится ехать и час, и два, и три. Понятно, почему плохих автомобилей на швейцарских (да и вообще европейских) дорогах не увидишь – не выживают они здесь. Узкие скоростные полосы плотного движения буквально обнажают истинные свойства транспортного средства, с одной стороны, заставляя водителя отодвинуть на второй план имидж и престиж, а с другой – прочными узами связывая удобство и безопасность машины. Усталость водителя может привести к аварии!

Примерно в районе Фрибура отрывистые немецкие названия населенных пунктов сменяют мягкие французские, и съезды с шоссе обозначены теперь не "Sortie", а "Ausfahrt". Конечно, это же другой кантон! Останавливаемся на небольшой площадке для отдыха. Собственно, усталости еще нет, но хочется подышать весенним горным воздухом. Аккуратнейшая разметка площадки никак не может вытеснить из головы ощущения, что чего-то не хватает. Есть беседки, телефон, туалет, гимнастические кольца, городок для детей и даже... специальный столбик для собак-путешественниц. Что отсутствует? Ах да, точно! Нет унылой грязной эстакады, обычно единственного оборудования российских придорожных мест, обозначенных рисунком елки и скамеечки. Меньше чем через час проезжаем Берн. Здесь наш путь пересекается с ленинским – вождь мирового пролетариата подолгу живал в этом городе.

Ближе к Цюриху плиты дорожного покрытия состыкованы чуть более заметно для... уха. Шины к своей песне добавляют то ли перестук неспешного паровоза, то ли романтический мерный шум плиц колесного парохода. К этому моменту цепь "пароходных" ассоциаций у пассажира получает неожиданное продолжение. Он решил заменить в фотоаппарате пленку, полез в сумку и начал возиться с кассетой. Естественно, опустил голову, а тем временем автомобиль ввинчивался в очередную связку поворотов. Быстрое потемнение в глазах (не шутка ли – морская болезнь в тысяче метров над уровнем моря) подсказало, что горы очень ревнивы и разрешают – даже пассажирам – смотреть только на них.

"Гольф" в горах. Всего на триста метров выше еще лежит снег.

К месту встречи, что в двадцати километрах от Цюриха, мы подъезжаем за час до назначенного времени. Отправляемся побродить в огромный придорожный (а точнее, наддорожный) универмаг-ресторан "Мевенпик", работающий даже сейчас, воскресным вечером. Покупать здесь что-либо не стоит, поскольку все примерно на треть дороже, чем в городе, а доллар ценится процентов на пятнадцать ниже. Наконец, подъезжает черненький "Гольф VR6", и после коротких приветствий мы "прохватываем" еще километров сорок, до уютной пещеры итальянского ресторанчика. По пути оставляем свою машину около гостиницы "Панорама" с великолепным видом на Цюрихское озеро.

Немного легкого вина в Швейцарии может себе позволить даже водитель. Придя в благодушное настроение, он разрешает доехать до "Панорамы" за рулем его машины. Что же, опробуем VR6. Никаких сравнительных тестов: "наш", а вернее, прокатный "Гольф" совсем почти новый – пробег чуть больше 7 тысяч километров, а этот за четыре года пробежал 202 тысячи. Удивительно, но за это время – естественно, кроме масла и фильтров, – лишь однажды заменяли тормозные колодки. Да и смотрится, и бегает VR6 совсем не по возрасту. А уж когда мы попробовали покачать руками панель приборов – хозяин так на нас посмотрел! Пришлось объяснять, что на редакционной "десятке", так сказать, "люфт" панели достиг 20 мм – при пробеге таком же, как и у нашей прокатной машины.

Узенькая неосвещенная горная дорожка ведет нас к гостинице. Невысокие и совершенно не заградительные столбики вдоль нее поблескивают световозвращателями, а густая чернота справа обещает, что "в случае чего" лететь есть куда. Как вы понимаете, все обходится благополучно. Назавтра, завершив к обеду деловую и культурную программу, трогаемся в обратный путь. И опять за окном мелькают знакомые уже виражи и туннели.

Спросите, при чем здесь Ленин? Да просто он останавливался и жил в большинстве городов нашего маршрута – и в Женеве, и в Берне, и в Цюрихе. Только ездил он туда на поезде.

Аркадий АЛЕКСЕЕВ
Фото автора
и Владимира Соловьева

Лики Женевы.

НОВОЕ ПОКОЛЕНИЕ ВЫБИРАЕТ СКУТЕР



Эти небольшие динамичные машинки – нынешняя примета многих крупных городов даже самых, что ни на есть автомобильных стран. Проворные и юркие, немилосердно жужжащие, они стали такой же неотъемлемой частью городского пейзажа, как потоки легковых машин, солидные автобусы и развозные грузовички. Более того, для современного молодого человека они столь же необходимы, как джинсы, плеер и компьютер. Старшему поколению это средство передвижения знакомо как мотороллер. Но нынешняя волна фанов предпочитает другой термин, столь же броский, как и сама машинка, – скутер!

Высокотехнологичная утилитарная машина – итальянская "Априлия-Гулливер". Сама фирма характеризует ее как "стэйшн-вэгон на двух колесах" – столь обильно она оснащена залираемыми багажными отделениями. 50-кубовый двухтактный двигатель имеет жидкостное охлаждение.

На лриборном щитке "Алрилии-Гулливер" – слидометр, контрольные ламлы, указатели уровня толлива и температуры охлаждающей жидкости, а также часы.

Новейший вариант мотороллера "Пьяджо-Веспа": одноцилиндровый 125-кубовый четырехтактный двигатель мощностью 12 л.с., снаряженная масса 104 кг, максимальная скорость 100 км/ч; согласно пресс-релизу компании "машина, незаменимая для того, кто живет в пригороде".

За свою долгую жизнь (насчитывающую, между прочим, почти полную сотню лет) мотороллер переживал времена взрывной популярности и периоды почти полного забвения. Еще в самом начале века создателям первых мотоциклов пришла в голову гениальная идея – сдвинуть двигатель к заднему колесу, а на освободившемся пространстве сделать большой проем, облегчающий посадку. Так роди-

Еще один "перевертыш" – изготовлен на Тайване, продается в Европе под маркой итальянской компании "Каджива-Сити 50".

"Ямаха-Бриз" изготовлена не в Японии, а во Франции: двухтактный двигатель – 50-кубовый, максимальная скорость ограничена 45 км/ч.

Мотороллер на больших 16-дюймовых колесах – 50-кубовая "Хонда Скай" выпускается итальянским филиалом концерна.

[illegible]а не для "верховой езды", как все мото[illegible] времен Готтлиба Даймлера, а скорее, типа [illegible]егося кресла на колесах. Несмотря на оче[illegible] выгоды, идея не вызвала энтузиазма – лю[illegible]орный экипаж рассматривался в ту пору бо[illegible] как спортивный снаряд и не без причины – [illegible] тогдашней машины, с жесткой подвес[illegible] требовало почти полного слияния с ней. Поня[illegible] "комфорт" и "моторный экипаж" были настолько [illegible] друг от друга. что казались взаимоисключа[illegible] то технический прогресс вноспил свои кор[illegible] поправки на время.

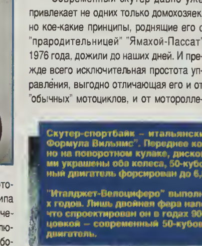
[illegible]вые и не обремененные излишними фи[illegible] умы задались целью создать машину, по [illegible] комфорта приближающуюся к автомобилю, [illegible]мости сравнимую с мотоциклом. Так старое [illegible] на колесах" обзавелось внушительными об[illegible] защищающими седоков как от дорожной [illegible] так и от брызгающего с двигателя масла. Ко[illegible]шились в размере, машина стала ком[illegible] Признание скутера состоялось где-то в 10-[illegible] нашего века – то был первый моторол[illegible]

[illegible] но не последний. Второй – в 50-е годы. [illegible] западные журналисты, хватаясь за голову при виде неисчислимых стай мотороллеров на городских улицах, делали тогда скороспелые прогнозы: дескать, в скором времени они вытеснят все прочие двухколесные машины. Междк тни популярность мотороллеров потихоньку пошла на спад и "виной" тому стал рост благосостояния в Европе: кому хотелось комфорта – меняли свои "веспы" на "фиатики", навсегда прощаясь с непогодой и... молодостью.

Скутер вновь выскочил на сцену, как чертик из коробочки, в середине 70-х годов. На этот раз его "возродителями" стали инженеры японской фирмы "Ямаха", возмечтавшие открыть новую, экзотическую категорию потребителей – домохозяек. Что нужно для женщин, отправляющихся за покупками? Недорогая машинка, простая и максимально нетребовательная, чтобы было куда груз положить и при этом не испачкаться. Рисуем: два небольших колеса, мотор под сиденьем, щиточек спереди, трансмиссию поставим автоматическую... Что-то знакомое вырисовывается!

Современный скутер давно уже привлекает не одних только домохозяек, но кое-какие принципы, роднящие его с "прародительницей" "Ямахой-Пассат" 1976 года, дожили до наших дней. И прежде всего исключительная простота управлёния, выгодно отличающая его и от "обычных" мотоциклов, и от мотороллеров прошлых времен. Никакой возни с передачами, краниками и прочим хламом! Большой палец правой руки удобно ложится на красную кнопку злектрозапуска, при первых оборотах начинает работать бензонасос, срабатывает автоматическое стартовое устройство карбюратора, и мотор оживает! Столь же проста и процедура троганья с места: надо всего-навсего повернуть рукоятку газа. Автоматическое центробежное сцепление само соединит двигатель и трансмиссию при наборе оборотов, а автоматический же клиноременный вариатор подберет наивыгоднейшее передаточное отношение. Обратите внимание еще на то, что правый рычаг на руле приводит в действие передний тормоз, левый – задний, кнопочка слева – это сигнал, а рычажок над ним переключает указатели поворота. На этом можете считать начальный курс молодого скутериста пройденным.

Может быть, вам интересна и внутренняя начинка современного мотороллера? Не проблема – пластиковые панели легко отстегиваются, обнажая его "механику". Перед задним колесом установлен двигатель – обычно одноцилиндровый двухтактный. Почти 80% всех ныне выпускаемых в мире мотороллеров имеют мотор с рабочим объемом 50 смз – в этом случае не требуется водительских прав не надо и регистрировать машину. Впрочем, немало делают и 125-кубовых скутеров (часто с четырехтактным двигателем), и даже 250-кубовых "дорожных крейсеров". Главная изюминка конструкции мотороллера – солидный коробчатый рычаг задней подвески, в котором прячется автоматический клиноременный вариатор. Рычаг жестко соединен с двигателем, и вся зта комбинация качается, опираясь на одну амортизаторную стойку. Передняя подвеска – либо короткорычажная, либо – с телескопической вилкой. Передний тормоз дисковый (барабанный лишь на самых дешевых моделях), а задний, как правило, барабанный.



Скутер-спортбайк – итальянский "Италджет-Формула Вильямс". Переднее колесо подвешено на поворотном кулаке, дисковыми тормозами украшены оба колеса, 50-кубовый двухтактный двигатель форсирован до 6,8 л.с.

"Италджет-Велоциферо" выполнен в стиле 50-х годов. Лишь двойная фара напоминает о том, что спроектирован он в годах 90-х. А под облицовкой – современный 50-кубовый 5-сильный двигатель.

Самый популярный в мире мотороллер – это, безусловно, "Веспа". Более 15 миллионов этих машин, изготовленных по лицензиям и без оных (помните "Вятку"?), было выпущено за полвека. И сейчас "Веспа" выпускается не только



в родной Италии, но и в Индии, Индонезии, Испании. Конструкция "Веспы" несколько отличается от описанной выше – она снабжена четырехступенчатой коробкой передач (передачи переключают вращением левой рукоятки руля), несущая облицовка – стальная. В сентябре 1996 года дебютировала совершенно новая "Веспа", уже с вариатором, но по-прежнему с несущей стальной облицовкой.

Всего несколько лет назад достаточно было сказать "мотороллер" – и сразу было понятно, что это за машина и для чего предназначена. Но в наши дни и мотороллеры начали подразделять в зависимости от назначения. Самая распространенная группа – это, конечно, утилитарные городские машины. Диапазон их исполнения достаточно широк – от крайне простых, изготовляемых в Индии и Китае (порой не имеющих вообще ни вариатора, ни коробки передач), до вполне высокотехнологичных из Европы, Японии и Тайваня. Несколько особняком в этой группе стоят мотороллеры на "больших" (по мотороллерным меркам) 16-дюймовых колесах, более удобных, когда в пути встречаются выбоины, бордюры и прочие городские сюрпризы. Впрочем, с технической точки зрения все их отличие колесами и заканчивается.

Другая группа – мотороллеры спортивного характера – очень привлекает молодежь. Они имеют форсированные двигатели (нередко с жидкостным охлаждением), более жесткое шасси, непременную переднюю телескопическую вилку модного перевернутого типа, низкопрофильные бескамерные шины с шоссейным рисунком. На таких мотороллерах проводят самые настоящие гонки, весьма популярные в Японии и Западной Европе. Естественно, спрос родил предложение – специальные тюнинговые фирмы предлагают комплекты для доводки двигателей и ходовой части до спортивных стандартов.

Может быть, словосочетание "внедорожный мотороллер" покажется несколько странным, но эта группа в последнее время пользуется огромной популярностью. Как правило, технически эти машины очень сходны с мотороллерами спортивного профиля, но колеса их оснащены широкопрофильными шинами с развитыми грунтозацепами.

Настоящий хит сезона – мотороллеры в ретростиле, напоминающие своими обводами машины славных пятидесятых годов. А под старомодными облицовками – такая же "начинки", как и у прочих современных скутеров.

Мотороллеры крейсерского класса – немногочисленная, но весьма заметная группа. Собственно, к ней можно отнести лишь три модели – итальянский "Пьяджо-Хексагон" с двухтактными двигателями рабочим объемом 125 или 150 смз и японские "Хонда-Фьюжн" и "Ямаха-Маджести" – обе с четырехтактными 250-кубовыми моторами. "Крейсеры" отличаются растянутой базой, комфортабельной посадкой водителя и пассажира (с мотоциклами-чопперами их роднит двухуровневое седло и высокие рога руля). Такие машины хороши не только в городе, но и на автостраде (максимальная скорость – до 120 км/ч).

Кто и где делает мотороллеры? Традиционно две "великие мотороллерные державы" занимаются этим делом уже полвека – Италия (наиболее известные компании – "Пьяджо", крупнейший производитель двухколесной мототехники в Европе, а также "Априлия", "Бетамотор", "Италджет", "Малагути") и Япония ("Хонда", "Ямаха" и "Сузуки"), в мотороллерной истории которой был, правда, почти десятилетний перерыв в конце 60-х – первой половине 70-х годов.

Издавна чрезвычайно популярен мотороллер в Индии: "Баджадж" делает копии "Веспы" и "Бенелли", а недавно показал машины собственной разработки. Копию "Веспы" выпускает также ЛМЛ. В свое время Индия купила оборудование для производства популярной тогда "Ламбретты". Сейчас появляются и более современные конструкции как японского происхождения, так и собственной разработки. В число "великих скутерных держав" активно пробиваются также Тайвань (наиболее известны марки "Кимко", ПГО, "Сим") и Китайская Народная Республика, выпускающая в основном по японским лицензиям, широчайшую гамму скутеров – от довольно примитивных до весьма современных. В Европе наряду с Италией большое количество мотороллеров делают во Франции (компания "Пежо" и филиал "Ямахи" МБК), Испании ("Дерби" и несколько филиалов японских компаний) и Германии ("Симсон").

На улицах российских городов легковой мотороллер совсем уж было вымер после того, как два наших завода – в Вятских Полянах и Туле – прекратили их производство. Но сейчас скутер можно встретить у нас все чаще и чаще благодаря дешевому "секонд-хэнду" из Японии. Проявляют интерес к нашему рынку и зарубежные компании. Возникают даже проекты сборки мотороллеров в России из импортируемых комплектов. Так что этот "самый немотоциклетный мотоцикл" может завоевать популярность у тех, кому нужна городская лошадка – маленькая, послушная и стильная.

Александр ВОРОНЦОВ, обозреватель журнала "Мото"



"Пежо-Скваб" – внедорожный скутер. 50-кубовый двухтактный двигатель обеспечивает достаточную динамику для машины массой 82 кг.

Под запираемым седлом мотороллера "Пежо-Скваб" разместилась багажная емкость, достаточная для того, чтобы уложить шлем.

Новинка крейсерского класса – "Ямаха-Маджести". 250-кубовый четырехтактный двигатель мощностью 20 л.с. разгоняет машину до скорости 120 км/ч.

Несравненная "Хонда-Фьюжн" с годами становится только популярнее. 20-сильный четырехтактный 250-кубовый двигатель имеет жидкостное охлаждение, и этот монстр массой 155 кг с легкостью набирает скорость 120 км/ч.





Изюминка конструкции современного скутера – блок "двигатель – трансмиссия", работающий одновременно в качестве рычага задней подвески.



"СОРОКОНОЖКИ" БЕЗ ЯДЕРНОЙ КНОПКИ

"Были у Минского автомобильного и настоящие тайны... Об этом – в другой раз".
ЗР, 1997, № 4

ПОД ПОКРОВОМ ТЬМЫ

В 1954 году по инициативе маршала Жукова (в то время заместителя министра обороны СССР) при Минском автозаводе было организовано специальное конструкторское бюро. Посвященные знали его задачу в самом общем виде: создавать для армии большегрузную автомобильную технику высокой проходимости. Гораздо меньше было тех, кто ведал, что речь идет об артиллерийском тягаче. И уж совсем немногие, в круге третьем, были знакомы со странными требованиями заказчика к этому тягачу. Преодолеваемые подъемы – до 30 градусов, броды – до 1,3 метра, впечатляющий запас хода по топливу (в полтора раза больше, чем у легковой "Победы").

Колесная формула 8x8 и полуметровый дорожный просвет укрепляли догадку, что "артиллерийский тягач" предназначается не для войны в Европе или же... не для артиллерии.

Мир еще не знал, что стоит на пороге эпохи межконтинентальных баллистических ракет (они же – будущие ракеты-носители в космонавтике). Для их буксировки по сибирской да заполярной глухомани и нужен был МАЗ-535. Его первые образцы выехали с завода в 1956 году – за год до запуска на орбиту первого спутника.

Для серийного выпуска буксировщиков ракет на МАЗе появилось "производство колесных тягачей" – по сути, завод в заводе. Атмосфера секретности вокруг него доходила до абсурда. В "Краткой хронологии Минского автозавода", составленной 30 лет спустя, отражен даже такой знаменательный факт, как "вступление в строй действующих заводской прачечной самообслуживания", а о производстве ракетовозов – ни слова. Готовые машины покидали цех только ночью, строго по графику, согласованному с "компетентными органами", чтобы не уследили космические и земные шпионы. Но при этом Кремль мог, грозя Западу "кузькиной матерью", показать новейшие тягачи и ракеты во время парада на Красной площади. А специалисту много не надо: сосчитав колеса, прикинул массу перевозимой ракеты, а там уж один шаг до ее мощности...

В увесистом "Советском энциклопедическом словаре", изданном в 1988 году, я обнаружил биографическую справку о доярке, получившей звание Героя Соцтруда еще при Сталине, но не нашел фамилии главного конструктора тех самых ракетовозов – Героя, лауреата высших премий СССР, заслуженного деятеля науки и техники.

Чтобы хоть чуть-чуть восстановить справедливость, назову его: Борис Львович Шапошник (1902–1985). (Подробнее о его творческом пути рассказано в очерке "Закрытый конструктор Борис Шапошник" на стр. 96 – **ред.**).

МАРС ПОЧТИ НЕ ВИДЕН

После многих лет противостояния двух систем на политическом небосводе нежданно взошла мирная звезда и Марс, покровитель ракет, стал почти не виден. Что уложить между кабинами "сороконожки" взамен уничтоженных СС-20? Стрелу подъемного крана? Такой автокран – все равно что танк с плугом.

В новых условиях производитель ракетовозов смог, наконец, легализоваться и получил собственное имя – МЗКТ (Минский завод колесных тягачей). Но заводчане вяло восприняли это знаменательное событие. Военные заказы составили в 1994 году всего полпроцента от уровня 1989-го, гражданских же заказчиков надо было где-то искать и чем-то соблазнять. Да еще растолковывать им, что МЗКТ – не какая-нибудь скороспелая фирма, а бывший секретный завод, более 30 лет прятавшийся под "крышей" МАЗа. К этой работе на предприятии не были готовы и ностальгически вздыхали (да и по сей день вздыхают) о временах, когда спрос заменяло постановление ЦК.

– Предлагали нам выпускать взамен тягачей то ли полуприцепы, то ли двигатели, то ли легковые автомобили, – сказал мне директор завода Владимир Волков. – Но мы решили не покидать свою нишу – специальных автомобильных шасси. В ней мы защищены от новоявленных конкурентов: осваивать мелкосерийное производство такой уникальной техники никто не возьмется. А уже существующие зарубежные аналоги серьезно уступают нашим машинам по проходимости и раза в полтора дороже.

ВОЕНПРЕДЫ ВОЗВРАЩАЮТСЯ

Одновременно со мной на МЗКТ приехала и, признаться, мешала мне общаться с главным конструктором Владимиром Чвялевым африканская делегация. На территории завода для нее выстроили целую колонну внушительных образцов продукции, в которой этаким отставным генералом смотрелся длиннющий ракетовоз: восемь ведущих осей, колеса трех первых и трех последних – управляемые.

Если надо, завод вам сделает даже двенадцатиосник. На опытном спецшасси 7907 с колесной формулой 24x24 (!) ракеты поездить не успели, а вот речной катер массой 88 т перевезли на этом чуде-юде по дорогам общего пользования с Березины за 150 км на озеро Нарочь.

Все в мире относительно. После знакомства с такими исполинами мелковатым кажется полноприводный четырехосник семейства "Волат" (по-белорусски – "богатырь") грузоподъемностью 22 т. Он пошел в серию в 1993 году как грузовик с бортовой платформой, а затем на базе того же шасси

...5165 – самосвал 8х8 грузоподъем-
...ностью 24 т.



...начал выпускать седельный тя-...
...самосвал.

Основной покупатель внедорож-...
...машин МЗКТ – РАО "Газпром", а в перспективе – также нефтяники России, Белоруссии, Румынии, для кото-... создаются шасси 6х6, 8х8 и 10х10 ...агрегаты по ремонту скважин.

– Что такое трубопровод постро-... в пустыне? – рассуждает Волков. – Там же проедешь только на автомо-... такого класса. Наша техника ра-...ет в непролазных местах, где ...ьтернатива ей – один лишь верто-... Но, во-первых, вертолет дороже. Во-вторых, он доставит груз – и что дальше? А от двигателя автомобиля может ра-...тать буровая установка!

Военная тема в жизни МЗКТ ушла на задний план, но не заглохла: завод делает автопоезд для перевозки 60-тонных танков. (Кстати, многим кажется, что танки не идут своим ходом ради сохранности дорог, но это не совсем так. Просто у них небольшой ресурс, потому их и перевозят, где только возможно.)

Для строителей завод выпускает само-...вал МЗКТ-6515 (8х4). Он может возить из карьеров на стройплощадки либо к местам дорожно-строительных работ до 21 т груза (...скажем, щебня).

Читатель, у вас не закружилась ...лова от многообразия колесных формул? У меня закружилась – еще ... на заводе, когда хотел и не мог выстроить их в какую-то систему. А потом понял: никакой системы нет. МЗКТ по силам построить автомо-...иль с любой колесной формулой –



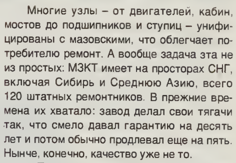
Специальное большегрузное шасси под монтаж оборудования для бурения нефтегазовых скважин, а также большегрузных кранов.

МЗКТ-79097 – специальный автомобиль для транспортного и технологического обслуживания нефтегазовых разработок.

от 6х6 до 24х24 и с двигателем – хоть отечественным, хоть импортным – по желанию заказчика. Учтет и другие его требования, причем уникальная машина, какой еще нигде нет, будет готова не позже чем через полгода. Это возможно благодаря модульному проектированию: новые автомобили как бы складывают из готовых узлов–"кубиков".



Цементовоз БЦМ-5642 Красногорского завода "Бецема" на шасси МЗКТ-751652 (8х8). Объем цистерны – 18 м³, грузоподъемность – 20 т.



Многие узлы – от двигателей, кабин, мостов до подшипников и ступиц – унифицированы с мазовскими, что облегчает потребителю ремонт. А вообще задача эта не из простых: МЗКТ имеет на просторах СНГ, включая Сибирь и Среднюю Азию, всего 120 штатных ремонтников. В прежние времена их хватало: завод делал свои тягачи так, что смело давал гарантию на десять лет и потом обычно продлевал еще на пять. Нынче, конечно, качество уже не то.

– Поэтому, – рассказал мне Волков, – мы возобновили соглашение с военпредами. Подключаем их к контролю качества не только военных, но и народнохозяйственных машин.

Я спросил, выгодно ли устанавливать двигатели "Мерседеса" или, скажем, "Катерпиллера" с учетом их высокого ресурса и надежности. И попал директору в болевую точку: у него только что был трудный разговор с представителем отечественного моторного завода, предлагавшим новые двигатели по цене выше "мерседесовской". Скоро и традиционные воронежские шины обгонят по стоимости "Мишлен". Не потому, подчеркнул Волков, что производители российских комплектующих – зарвавшиеся нахалы, а потому, что их разоряет и вынуждает повышать цены "неразбериха с налогообложением".

А ведь умеренная цена – одна из главных конкурентных позиций "сороконожек" на мировом рынке! Палки, вставляемые в колеса своими же, страшны, даже если колес очень много...

Леонид САПОЖНИКОВ

ШЕЛ ПО ГОРОДУ ТРОЛЛЕЙБУС

Желающих прокатиться на новом троллейбусе оказалось предостаточно – пожалуй, даже слишком много. Журналисты, работники муниципальных предприятий – будущие покупатели набились в салон, как в час пик. В общем, испытания прошли в условиях, максимально приближенных к повседневной эксплуатации. Удовольствия от такой поездки, конечно, немного, но зато сразу ясно, что нагруженный троллейбус быстро разгоняется, причем без неприятных рывков.

Смотреть на мир сквозь тонированные стекла немного непривычно, но летом они защитят пассажиров от солнечных лучей. Вообще новая машина заметно комфортабельнее серийных. Так говорили те, кому посчастливилось занять места для сидения. Действительно, немецкие раздельные кресла, обитые синтетической тканью, удобнее неказистых диванов. Планировка салона изменилась к лучшему, однако часть пространства за кабиной водителя заняла новая аппаратура – о ней несколько позже. На потолке – люминесцентные лампы и люки, основное назначение которых, кстати, не вентиляция, а аварийный выход. Системы вентиляции и отопления машины стали намного эффективнее – конструкторы обещают, что троллейбус можно будет с успехом эксплуатировать и в сорокаградусный мороз. К сожалению (или к счастью), покататься в такую погоду нам не довелось. Короче, машина всем "испытателям" понравилась. Шумит, правда, так же, как ее предшественницы, но то, что в целом она лучше прежних, видно, как говорится, невооруженным глазом.

Кстати, о внешнем виде. Снаружи машина выглядит почти как привычные нам троллейбусы, только стала больше "коробка" на крыше; сделали двустворчатые двери вместо "гармошек", перегораживавших чуть не половину проема, появилась решетка для вентиляции аппаратуры на левом борту. Многие из этих отличий уже были у предыдущей модели (ЗР, 1995, № 9), которую, увы, чрезвычайно редко встретишь на улице, а вот решетка вентиляции присуща только новому троллейбусу.

Теперь о том, с чего, наверное, следовало начать. ТРОЛЗА-52643 – плод сотрудничества трех предприятий: АО "Троллейбусный завод" (Энгельс, Саратовская обл.), Акционерной электротехнической компании "Динамо" (Москва) и немецкого концерна "Сименс". Несколько слов необходимо сказать о каждом, потому что у них богатая история. АО "Троллейбусный завод" (сокращенно ТРОЛЗА, нам более знакома прежняя аббревиатура ЗИУ – Завод имени Урицкого) основано в 1868 году, а троллейбусы выпускает с 1950-го. С тех пор сделали более 60 тыс. машин. Подавляющее большинство троллейбусов России несет его эмблему. Продукцию завода можно увидеть в странах Европы, Азии и Латинской Америки.

Год рождения "Динамо" – 1897, у предприятия круглая дата. Компания делает разнообразное электрооборудование – в частности, моторы для электровозов, вагонов метро, большегрузных автомобилей-самосвалов, кранов и т. д. Ее продукция также известна во многих странах. Первый российский троллейбус был создан на заводе "Динамо" в 1933 году. С тех пор все российские троллейбусы оснащают двигателями "Динамо".

Концерн "Сименс" в нынешнем году также юбиляр – ему исполняется сто пятьдесят. Его основатель Вернер фон Сименс, известный ученый и изобретатель, построил первый в мире троллейбус в 1882 году – он курсировал по опытной линии в Берлине. Сименсу принадлежит изобретение динамо-машины, электрического трамвая, электрифицированной железной дороги и др. Сейчас основанный им концерн производит сложнейшие микросхемы, электролампы, медицинскую технику, электровозы, стиральные машины – всего не перечислить. Годовой оборот фирмы – 90 млрд. немецких марок, а штат сотрудников – более 373 тыс. человек. Департамент транспортной техники концерна – один из крупнейших в мире поставщиков оборудования для железнодорожного и городского электротранспорта.

Изготовлять кузов первого российско-германского троллейбуса и собирать машину будет Троллейбусный завод, приборы коммутации и электродвигатель поставит "Динамо", а тиристорно-импульсную систему регулирования и компьютеризованную систему управления SIBAS-16 предложил "Сименс". Это оборудование экономно расходует электроэнергию, а при движении накатом и торможении заставляет троллейбус работать в режиме генератора – он отдает электричество обратно в сеть. Экономия достигает 25–30%, поэтому эксплуатация машины обходится дешевле.

Конструкторы много сделали, чтобы троллейбус был удобнее и безопаснее в эксплуатации. Улучшены электроизоляция и коррозионная стойкость, в частности, арки колес и подножки выполнены из нержавеющей стали. Легче трудиться и водителю: рабочее место стало комфортабельнее (см. фото).

Пользуясь случаем, мы задали три вопроса заместителю директора департамента транспортной техники московского представительства фирмы "Сименс" Дитмару Хайденфельдеру.

ТРОЛЗА-52643 в ожидании пассажиров.

Здесь, за кабиной расположилась микропроцессорная система управления.

В кабине – панель приборов с пластиковой облицовкой, эргономичное кресло.

– Скажите, почему на новый троллейбус устанавливают двигатель прежней конструкции – постоянного тока? Ведь в Европе на электротранспорте используют более совершенные моторы переменного тока.

– Действительно, в Европе сейчас чаще всего применяют двигатели переменного тока. Однако в России таких, причем подходящих для троллейбусов, никто не выпускает. Если поставлять моторы из других стран – цена троллейбуса возрастет вдвое. Поэтому пока мы ограничились новой импульсной системой управления. Кстати, чтобы не повышать цену, мы не стали сильно изменять и кузов троллейбуса.

– Однако новшества в кузове все же есть – скажем, решетка за водительским креслом.

– Да, здесь забирается воздух для охлаждения двигателя и силовых элементов управления. Знаете ли вы, что прежний троллейбус, по сути, огромный городской пылесос. В нем воздух для охлаждения поступает прямо из салона, из-под передних сидений. Поэтому, в отличие от автобусов, в троллейбусах редко бывает тепло – "печки" не справляются с потоком холодного воздуха, а тепло идет на охлаждение мотора. Для новой системы пришлось, правда, пожертвовать окном: если сделать воздухозабор ниже, в него будет попадать слишком много грязи с дороги.

– Как известно, за последние годы в Москве погибло несколько человек из-за неисправности электрооборудования троллейбусов. Есть ли изменения в системах, обеспечивающих безопасность?

– Начнем с того, что у вас зимой улицы посыпают просто варварским количеством соли. Я не вижу никаких других видов уборочной техники: когда выпадает снег, его посыпают так, чтобы он растаял прямо на месте. Но это к слову. Вообще же, если изоляция электрических цепей троллейбуса исправна – она должна выдерживать натиск солевого раствора (по сути, электролита) с дороги. Время от времени сопротивление изоляции (а точнее, ток утечки) следует проверять – раз в месяц, а то и чаще. В ваших троллейбусах это слишком сложно: чтобы проверить одну машину, бригада электриков должна потратить почти целый день – снимать облицовки, панели пола, прокладывать специальные кабели. Понимаете? В новом троллейбусе все гораздо проще – еще на заводе проложены проверочные кабели, они выведены в специальную коробку, ничего разбирать не требуется, достаточно присоединить тестер – минутное дело – и выполнить полную проверку сопротивления изоляции.

Аркадий АЛЕКСЕЕВ, Дмитрий ПОСТНИКОВ
Фото Дмитрия Постникова

■

СОХРАНИМ ЛИ РЫНОК ПЕРЕВОЗОК?

Международные автомобильные перевозки – выгодная область внешнеэкономической деятельности. Страна получает валюту, не продавая за рубеж полезные ископаемые, запасы которых невосполнимы. Капиталовложения в отрасль – небольшие, не сравнить со строительством заводов, продукция которых может и не окупить затрат. Срок окупаемости подвижного состава обычно не более трех лет, а один автомобиль обеспечивает работой пять человек (если считать, что у каждого семья из четырех человек, то одна машина "кормит" 20 граждан нашей страны).

За годы рыночных реформ объемы международных перевозок возросли более чем в шесть раз, а значит, увеличилось число занятых в отрасли и доходы в бюджет. В нынешнем году они должны составить 1009 млрд. рублей – внушительная сумма!

Дела в отрасли могли бы идти еще лучше, но, к сожалению, российские перевозчики постепенно уступают позиции зарубежным. По оценке АСМАП (Ассоциация международных автомобильных перевозчиков), российским транспортом в 1996 году перевезено 3,69 млн. т грузов, а зарубежным – 9,3. Общий объем автотранспортных услуг на российском рынке – 4–5 млрд. долларов США, из которых на долю отечественных компаний приходится лишь 800 млн. долларов.

В чем причины такой ситуации? По мнению специалистов АСМАП, российские перевозчики работают в худших условиях по сравнению с западными конкурентами. Так, средний уровень налогов на один автомобиль в странах Европейского Союза – 700 ЭКЮ (от 5134 в Германии до 312 – в Греции), а в России – 8000. Поскольку надежный и при этом удовлетворяющий международным требованиям автотранспортный состав (автомобили, прицепы) в России не делают, приходится покупать его за границей. При этом за счет НДС, таможенных и регистрационного сборов стоимость автопоезда возрастает более чем на 60%, в то время как западным фирмам машина обходится гораздо дешевле. Непоследовательная налоговая политика проводится и в отношении импортных грузов, а кроме того, некоторые регионы России вводят сборы за проезд по своей территории. Если же в России введут и обещанные сборы за пограничное оформление, то перевозки по нынешним тарифам станут убыточными – придется поднимать цены, а следовательно, импортные товары в магазинах снова подорожают.

Межправительственные соглашения запрещают иностранным компаниям возить грузы из России в третьи страны и обратно (то есть по маршруту Россия–Турция, например, должны ездить только российские и турецкие перевозчики, но не болгарские или югославские). Однако контроль отсутствует и это правило иностранные фирмы постоянно нарушают.

Уже сегодня дороги России переполнены грузовиками иностранных перевозчиков – в этом может убедиться каждый. По данным АСМАП, из 10 машин только две принадлежат российским фирмам. Если так будет продолжаться и дальше, то наша страна уступит весь свой рынок международных перевозок иностранцам.

АСМАП совместно с Министерством транспорта подготовила предложения, которые должны нормализовать ситуацию. Проанализировать, насколько они хороши, и принять меры – дело, как говорится, компетентных государственных органов. Однако очевидно, что отечественных производителей товаров и услуг нужно защищать, как это делают во всех цивилизованных странах.

РОСТ ОБЪЕМОВ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОПЕРЕВОЗОК

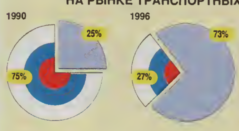


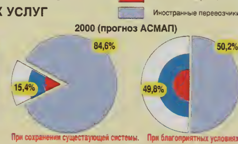
Российские перевозчики, в свою очередь, не должны уповать только на защиту государства. Что греха таить, некоторые фирмы срывают сроки, теряют груз, а у многих иностранных компаний производственная дисциплина куда выше и сроки доставки короче. Российские фирмы должны научиться конкурировать в условиях рыночной экономики. В общем, проблема непроста, и чем скорее она будет решена, тем лучше для государства и для нас с вами.

Дмитрий ПОСТНИКОВ

ДОЛЯ РОССИЙСКИХ АВТОПЕРЕВОЗЧИКОВ НА РЫНКЕ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

Российские перевозчики
Иностранные перевозчики





Когда женщина решается приобрести автомобиль, да к тому же не новый, она должна понимать, что окунается в непривычные проблемы, среди которых не последнее дело – покупка запчастей. Не каждый мужчина-водитель в состоянии не то что поменять, но хотя бы купить нужную запчасть. Одно дело – выбирать лампочки и предохранители и совсем другое – детали трансмиссии или подвески.

Я не стала разочаровывать "доброго малого" и обещала подумать.

Для себя-то уже четко решила, что у него ничего покупать не буду, однако ради интереса попросила показать задние тормозные колодки и ручку от правой двери. Как мне показалось, на этот раз он не обманул, но все-таки решила обойти все четыре автомобиля, с которых в тот день торговали "запорожскими" запчастями.

НЕ ОБМАНЕШЬ – НЕ ПРОДАШЬ

Уже через месяц после покупки машины пришлось заняться поиском запчастей. На моем видавшем виды ЗАЗ-968М сломалась поперечная рулевая тяга, и я отправилась в будний день на автомобильный рынок в Южный порт. Кроме рулевой тяги, собиралась заодно прикупить диафрагму бензонасоса, задние тормозные колодки и ручку для правой двери. Нужны были еще и шины, но я сразу отказалась от этой покупки по двум причинам: во-первых, таскать такие тяжести не входило в мои планы и, во-вторых, толково подобрать шины – задача для опытного автомобилиста-мужчины, что уж говорить обо мне!

Принцип, по которому продаются запчасти на рынке, оказался прост, как все гениальное. Они были разложены, как на прилавке, на машинах именно тех моделей, для которых предназначены. "Запорожцев" в округе я не увидела. Первый же человек, к которому обратилась за помощью, с удовольствием устроил мне экскурсию по рынку и вывел на интересующую меня модель. Я успела заметить, что слово "Запорожец" вызывает у всех улыбку и сочувствующий взгляд.

Именно здесь, в Южном порту, поняла, что народная мудрость "не обманешь – не продашь" относится в первую очередь к мужчинам-продавцам и женщинам-покупателям.

Думаю, вход в Южный порт украсил бы плакат с цитатой из Козьмы Пруткова: "Если на клетке слона прочтешь "буйвол", не верь глазам своим".

Надо сказать, к походу на рынок я подготовилась: изучила каталог запчастей и выписала номера нужных мне деталей.

На мою просьбу показать рулевую тягу продавец тут же ее достал: увы, на ней не было защитных резиновых колпачков. Спросила, где они – продавец, не моргнув глазом, прочел целую лекцию: мол, на всех последних моделях "Запорожца" резиновые колпачки уже не предусмотрены. Такого вдохновенного вранья давно не приходилось слышать. На моем лице, вероятно, появился живой интерес, который продавец истолковал в свою пользу, запросив за тягу 115 тысяч рублей и предложив в придачу "Тосол". Думаю, это была проверка: если бы я клюнула на "Тосол", то мне бы поставили диагноз "безнадежно".



Следующий продавец честно признался, что рулевой тяги у него нет, зато предложил ручку от правой двери, которую я тут же купила. Честностью и неназойливостью он вызвал мое расположение, и я поинтересовалась, сколько может стоить рулевая тяга и "законно" ли на ней отсутствуют резиновые колпачки.

Получив ответы, я двинулась в указанном им направлении, где и купила рулевую тягу за 85 тыс. руб. Тут же мне предложили ремень привода генератора, а когда сказала, что он, слава Богу, еще цел, стали уверять, что это ненадолго и я очень пожалею, если немедленно не куплю. Как показало время, этот продавец оказался прав: через пару месяцев ремень порвался.

Тут я обнаружила интересную закономерность. И хочу дать советы всем тем автомобилисткам, которые решатся самостоятельно отправиться на авторынок.

Во-первых, вас пытаются обмануть только те продавцы, которые торгуют запчастями для автомобиля вашей модели. Все остальные с удовольствием и совершенно бескорыстно подскажут, что, где и почем следует покупать. Поэтому, если у вас, как у меня, "Запорожец" – смело обратитесь к продавцам, торгующим запчастями для "жигулей". Естественно, если к кому-то как раз подошел подходящий покупатель, он не бросит его даже ради молоденькой и симпатичной девушки. Стоит потратить лишние пять минут и выбрать того, кто уже одурел от безделья: он будет рад хотя бы возможности поговорить.

Во-вторых, ценную и опять-таки бесплатную консультацию дадут такие же, как вы, покупатели. Причем, если мужчина сам не силен в "железе", то вместо ответа вы услышите свеженькое "женщина и автомобиль – две вещи несовместные". Перед вами еще больший "чайник", чем вы – не обижайтесь на глупую шутку. Зато если попадете на профессионала, узнаете все, что нужно. Совет именно такого человека помог мне купить диафрагму бензонасоса и колодки.

В-третьих, ехать на авторынок лучше не одной. Однако, выбирая напарника, следуйте основному правилу врачей: "не навреди". Подруга, независимо от ее компетентности, не принесет вам никакого вреда. Однако не советую брать с собой приятеля, если он не профессионал: сам не сможет ничего посоветовать, да еще и обидится, если вы будете просить об этом других.

В-четвертых, независимо от модели автомобиля, вам предложат уйму бесполезных аксессуаров. Как правило, чем бесполезнее вещь, тем она дороже, и чем хуже автомобиль, тем сильнее желание его украсить.

Уже на выходе с рынка меня уговаривали купить автокосметику. Неосторожная фраза, что моему "Запорожцу" никакая косметика уже не поможет, вызвала у продавца колоссальный прилив энергии. Кончилось тем, что я все-таки купила ароматизатор в виде кленового листочка "с запахом мяты", специальный дезодорант, который при мытье добавляют в воду для устранения неприятных запахов, и клей.

В автомобильной аптечке есть нашатырный спирт, в том числе и для того, чтобы привести человека в чувство. Так вот, купленный мной ароматизатор ничуть не уступал нашатырному спирту! Ездить с ним в машине оказалось просто невозможно. Дезодорант зимой попробовать не удалось, а клей, действительно, пригодился – однако к автомобилю это не имело никакого отношения.

И, наконец, последнее: не спорьте с продавцом – это бессмысленно. Он лучше вас знает качество своего (иногда никуда негодного) товара.

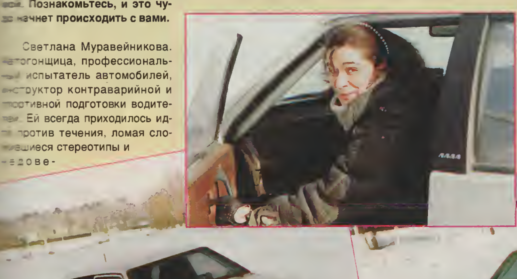
Дома я обнаружила, что меня все-таки надули и сделал это именно тот "честный", всучив мне ручку не от моего "Запорожца". Я очень надеюсь в ближайшем будущем сменить модель автомобиля, но ручку непременно сохраню – как память о "крещении" рынком.

Наталья МАЛЫШЕВА, студентка МАДИ

СВЕТЛАНА УЧИТ УВЕРЕННОСТИ

Все эти психотерапевты, дающие "установку", – ерунда. Для того, чтобы почувствовать себя за рулем спокойно, нужны не они, а Светлана Муравейникова. Потому что она дает надежду, рождает в вас уверенность в своих силах – и происходит настоящее чудо: автомобиль становится понятным и послушным, а любая, даже самая трудная дорога – преодолимой. Познакомьтесь, и это чудо начнет происходить с вами.

Светлана Муравейникова. Автогонщица, профессиональный испытатель автомобилей, инструктор контраварийной и спортивной подготовки водителей. Ей всегда приходилось идти против течения, ломая сложившиеся стереотипы и человерие окружающих мужчин. Она всегда была исключением из правил, и эту исключительность, считая нормой, она ежедневно доказывает до сих пор.



В автоклуб "Шанс", где работает Светлана, приходят не только новички, но и водители, считающие себя асами. Приходят иногда не столько для того, чтобы чему-то научиться, сколько чтобы продемонстрировать свое мастерство. А когда увидят молодую, симпатичную и очень ироничную женщину-инструктора, сразу стремятся поставить ее на место. Следующий этап: "Нет, то, что она требует, выполнить невозможно". Потом, когда Света, сама сев за руль, показывает, как нужно делать, набор междометий. И только после этого ученик готов воспринимать уроки Муравейниковой и подчиняться ее руководству. Да, самоуверенным мужчинам полезна Светина "психотерапия". А уж как приятно сознавать, что наша сестра способна утереть нос их брату. Ведь среди представителей сильного пола попадаются экземпляры с поразительным самомнением и презрением к женщине-водителю. Светлана вспоминает, как она "воспитывала" одного такого:

– Пришел ко мне и первым делом заявил, что все умеет, что зарабатывает, перегоняя машины из Эмиратов, а к нам пришел... посмеяться. Конечно, ни в один норматив не уложился, но, вместо того, чтобы учиться, стал спорить, доказывая, что я его "неправильно" учу. Три инструктора стояли, упрашивали. Это был какой-то бесконечный поединок...

И все-таки она его научила. И полицейскому развороту, и управляемому заносу, и... заезжать задним ходом в гараж, не держа ногу на сцеплении ("ас" не умел этого), и многому другому. Хотя, конечно, удовольствия от таких занятий не было никакого. В отличие, кстати, от занятий с женщинами. Да-да, Светлана не считает представительниц слабого пола "чайницами", "курицами", неумехами, от природы неспособными управлять автомобилем.

– Женщины, даже те, кто приходит с "нулевыми" навыками – пара поездок летом на дачу, – часто оказываются очень способными ученицами, – считает Муравейникова. – Они восприимчивы, легко схватывают, хорошо чувствуют автомобиль. Кстати, это у них получается даже лучше, чем у большинства мужчин.

Может быть, потому, что женщины не считают себя непревзойденными водителями, не столь уверены в себе, они готовы учиться?

Кстати, эта неуверенность мешает многим, считает Светлана. Поэтому задача – избавиться от комплексов. И рассказывает историю:

– Есть у меня "семейный экипаж". Началось все с того, что прошел сокращенную программу спортивной подготовки муж. А потом привел жену, сказав, что та не водит машину, хотя имеет "права". Она все великолепно делала на площадке, было приятно с ней работать – талантливая ученица! Но стоило выехать на улицу – все, чем она владела, пропадало из-за панического страха. Такие психологические проблемы бывают у наших закомплексованных дам, запуганных агрессивностью и высокомерием водителей-мужиков...

Кстати, у этой Светланиной ученицы муж оказался нетипичным – он помог своей прекрасной половине справиться со страхом. Просто взял ее на ралли... водителем, штурманом у которого он стал сам. Результат – третье место экипажа в ралли "Огни Москвы"!

Ведь главное – преодолеть психологический барьер, понять, что научиться можно всему, и даже отлично управлять автомобилем.

Между прочим, когда-то домашние Светланы Муравейниковой были уверены в том, что она станет гуманитарием – увлекалась литературой, историей. И Клуб юных автомобилистов, куда она ходила, не воспринимали всерьез. Но она стала тем, кем стала. И благодаря этому столько людей получило возможность поверить в себя. Оттого, что она может этому научить. Или просто оттого, что она есть.

Елена ВАРШАВСКАЯ
Фото Валерия Утца

"ЗАПОРОЖЕЦ" ДЛЯ ВЕТЕРАНА

АВТОМОБИЛЬ ЕГО РЕАБИЛИТИРОВАЛ, ОТСУТСТВИЕ АВТОМОБИЛЯ - ГУБИТ

– В поезде я умер. Меня оставили в Приволжских степях, чтобы похоронить, – эти слова Павел Сергеевич говорит с улыбкой, как о забавном курьезе.

А тогда, в Севастополе, было не до шуток. Шел бесконечный бой, такой, что был потерян счет времени. Артиллериста Конова накрыло миной. Очнулся, встал на ноги, хотел бежать и увидел – нет кисти правой руки. В полевом госпитале хирург, худенький, маленький такой старичок с бородкой клинышком, услышав забористые ругательства выходящего из наркоза, уже однорукого, артиллериста, поощрительно заметил: "Вот молодец. Будешь жить".

Боль была страшенная, как будто руку пилят по живому. Осколки, застрявшие в шее и плече, даже не чувствовались. Спасали обмороки, от которых все происходящее казалось обрывками какого-то бесконечного фильма. Вот в конюшне, рядом на соломе (это полевой госпиталь) раненый просит: "Браток, покричи!" – а он не может, сил нет. Сосед – санитарке: "Сестричка, побрей меня". Побрили, а через минуту он уже неживой... Вот эшелон, товарные вагоны. Внизу – солома, наверху – нары с соломой. Народу много, врачей и санитаров нет, качает так, что сознание все время уплывает... А вот уже не качает, по лицу ползет букашка. Ее бы сбросить, да не двинуться. И голова, лицо накрыты, кажется, одеялом. Сквозь него свет, яркий, не как в вагоне. Скрип ворот. Собрался с силами, пошевелился и услышал: "Батюшки, солдатик, да ты живой!" Оказалось, в сарай, куда сгрузили с поезда умерших и его с ними, пришли их хоронить. Так вот повезло Павлу Сергеевичу выжить. Эту историю он рассказывает именно как пример своего везения. Ведь Конов оптимист.

Ему повезло, когда четырнадцатилетним мальчишкой его привел за руку в техникум отец. Повезло, что руководителем диплома стал не кто-нибудь, а сам директор "Уралмаша"! Повезло, что в 17 с половиной лет он уже был конструктором на этом знаменитом заводе. Вот только не повезло, что началась война.

В первый свой бой Конов вступил 23 июня 1941 года. А до этого эшелон с красноармейцами шел на запад, к месту прохождения службы. Конов стоял в вагоне на часах, когда поезд приблизился к станции. Удивился, что так много людей на перроне: машут руками, платками, плачут, кричат что-то. Странная встреча... И тут бежит командир, кричит не по Уставу: "Паша, война!.."

Инвалид двадцати с "хвостиком" лет. Ташкент, где в госпитале сделали другую операцию – культя еще укоротилась. Чужой город, чужие люди, чуждая жизнь. Все надо было начинать сызнова. И Конов учился. Писать, самостоятельно одеваться, завязывать шнурки на ботинках. А главное – не чувствовать себя ущербным, вышвырнутым из жизни калекой. Слава Богу, люди были хорошие, помогали – с людьми ему тоже везло.

В 1943 году его нашел директор Ташкентского авторемонтного завода. И двадцатитрехлетний однорукий фронтовик стал главным механиком предприятия.

– Меня же автомобиль реабилитировал, – говорит Павел Сергеевич. – Только благодаря ему я получил возможность нормально жить...

Машина была мечтой детства, можно сказать, наследственной тягой к технике. Еще дед по отцовской линии работал механиком у графа на молотилке, там ему ногу оторвало. Отец был автомехаником. Сам Конов научился водить машину в 15 лет. Только о собственном автомобиле можно было и не мечтать: где на него заработать! Хоть всю жизнь Павел Сергеевич трудился честно, купить машину в те годы не мог. А бесплатный автомобиль или мотоколяска были не положены – только тем, кто без ноги остался.

– Эх, жалко, что у меня не ногу оторвало, – искренне переживает до сих пор Конов. – Без ноги-то проще обойтись, и для работы она не так нужна, да еще право на машину дает.

Он все-таки добился, чтобы по льготной цене ему продали "Запорожец". Как – отдельная история. Главное, что наконец-то сбылось несбыточное: он стал чувствовать себя полноценным человеком. Опять повезло.

...Какие помидоры он выращивает! В Калужской области (он переехал сюда на пенсию) – и огромные, тяжелые, желтые, как солнце, помидоры. Чудо! Сажает картошку, огурцы, клубнику. Завел пасеку и качает душистый мед. Все это щедро раздает знакомым и друзьям. И радуется больше, чем они, смеясь голубыми глазами.

Впрочем, сейчас уместнее говорить "раздавал", "радовался", "качал мед". Потому что почти все это осталось в прошлом. Пасеку разорили какие-то мерзавцы ("увидели, что я не могу дать отпор"), раздавать стало особо нечего, а главный помощник одинокого фронтовика, его стимул к жизни – автомобиль уже не на ходу. Старенький "Запорожец" развалился окончательно, как ни старался Павел Сергеевич его реанимировать. А без машины, как без... Да, без рук. Он снова остался калекой, вычеркнутым из нормальной жизни, неспособным сделать элементарные вещи, которые здоровый человек делает, не замечая.

– Этого никто не поймет, наверное, – сказал Конов. – Но состояние такое, будто из меня уходит жизнь, я дряхлею. Ведь если меня сейчас посадить у подъезда на скамеечку со старичками, я погибну.

Действительно, это так. Ведь Павел Сергеевич Конов из той породы людей, что не может без дела, без движения, а значит, без машины.

Кто-то, может быть, скажет: людям на хлеб не хватает, а ему машина нужна! Нужна не меньше, чем кому-то хлеб. В ней – его жизнь. Та, которую он не жалел когда-то, в общем-то, и ради нашего существования, та, которая была искалечена под Сталинградом, та, которая, похоже, никому не нужна сейчас.

– Я думаю, может быть, Бушу написать, в Америку? – ищет выход неисправимый оптимист Конов. – Как фронтовик фронтовику. Вдруг поможет...

Стыдно. Горько и стыдно, что инвалид Великой Отечественной забыт тем самым Отечеством, которое он когда-то защитил. "Одному поможешь, сразу очередь таких выстроится", – сказал доверительно один, в общем-то, уважаемый человек, услышав просьбу помочь Конову. Значит, можно теперь жить спокойно? Приглашать ветеранов на плановые встречи со школьниками, присылать дежурные поздравления на День Победы, распределять им дешевый ширпотреб и считать, что этого достаточно? Глухое государство породило бездушных граждан? Неужели мы забыли, что отдавать гораздо радостней, чем брать?

Хочется верить, что нет. Что найдется кто-то, кто поможет Павлу Сергеевичу и таким, как он. Впрочем, не хватит ли надеяться на кого-то? Может, мы сами что-то сделаем? Попробуем?

Павел Сергеевич Конов очень любит жизнь и верит в лучшее. В нас с вами.

Елена ВАРШАВСКАЯ

P. S. Автор материала просит перевести гонорар за эту публикацию П. С. Конову по адресу: 249020, Калужская область, Обнинск, пр-т Маркса, д. 72, кв. 63.



ВАСИЛЬ БЫКОВ: "КОГДА НУЖЕН СОВЕТ, ИЩУ В ЗР И НАХОЖУ"



– Василий Владимирович, вы писатель-фронтовик, бывший артиллерист. И хотелось бы начать наш водительский разговор не с банальных "жигулей", а с машин, которые буксировали ваши пушки.

– Сначала зто делали лошадки. Позже, когда я командовал взводом в противотанковой артиллерийской бригаде, тягачами наших орудий калибра 57 и 76 миллиметров были грузовики – от полуторки и трехтонки до "Студебеккера".

– Вы пробовали управлять?

– Когда мы ехали колонной, то, конечно, вел шофер. Но иногда в полевых условиях он разрешал мне проехать "вон до того бугра". Однажды при развороте я задел траншею, и "Студебеккер" завалился на бок. Побежали за другой машиной, и все зто рядом с передовой, во время боя... С тех пор, помня свой промах, я руль в руки не брал.

– Как долго?

– До 1976 года. У меня тогда была моторная лодка. И мой друг, с которым мы вместе осваивали реку, сумел купить "Жигули", а лодку забросил. "Автомобиль, – сказал он, – лучше, на нем на любую речку можно поехать". Ну, тогда и я начал думать о машине. Подал заявление, ходил в облисполком, просил... Ой, Боже мой!..

– За свои деньги народный писатель Белоруссии должен был просить?

– Ну, я тогда еще не был народным, но дело не в зтом. Конечно, просить, а как же! И мне в конце концов дали "Жигули" третьей модели, выделенные перед зтим по разнарядке одному району, который успешно справился с какими-то заготовками.

– В современной жизни хватает мерзостей, но хотя бы нет этих унизительных комедий.

– Да, конечно... Обидно, что из моих двадцати водительских лет благоприятными были года три, ну, может, пять. До конца 80-х автомобиль нельзя было купить ни за какие коврижки – только по особому разрешению-распоряжению. Теперь – пожалуйста, но на что? У меня нет таких денег, чтобы купить сносную машину.

– А что у вас сейчас в гараже?

– "Волга" модели 24-10.

– Чем не нравится?

– Расход несусветный. И для езды по городу слишком большая, особенно в ширину. Неудобно маневрировать в потоке, да и въезжать в гараж.

– Много времени проводите за рулем?

– Раньше ездил очень много и далеко. А сейчас – в основном, на дачу под Минском. Главным образом потому, что накладно с бензином. Он у нас за зту зиму подорожал раза в два, если не больше.

– У вас руки человека, имеющего дело не только с бумагой и пишущей машинкой. Рискну предположить, что вы сами себе автослесарь.

– Да, обслуживанием и ремонтом, в основном, занимаюсь сам. Известно, на каком уровне был наш сервис. По сути, он там же и остался.

– А навыки у вас откуда?

– Сам постигал. С помощью литературы и вашего журнала. У меня хранится комплект "За рулем" лет за восемнадцать. Когда нужен совет, начинаю искать. И нахожу, между прочим.

– Вы осмотрительный водитель?

– Езжу, тьфу-тьфу, практически без аварий.

– Но если кто-то, не дай Бог, побьет вам крыло или дверь, сможете самостоятельно отрихтовать, покрасить?

– А почему бы нет? На СТО сейчас цены просто невозможные.

– Подбираете ли на трассе голосующих?

– Когда-то подбирал. А теперь боюсь – слишком много хищников...

– Василий Владимирович, среди немногих светлых воспоминаний моего военного детства – автомобили тех лет. Лучшим, естественно, казался тот, шофер которого разрешал побибикать... А вот интересно взглянуть на них глазами фронтовика.

– О легковых, особенно трофейных, ничего не скажу: ездить на них было прерогативой начальства. Помню, командир полка пользовался "Хорьхом" – черным, лощеным... А мы имели дело с грузовиками и больше всего ценили "Студебеккер". Отличная проходимость (три ведущих моста), удобная кабина, великолепный кузов с откидными скамейками вдоль бортов.

– Скамейки – вроде бы не такое уж техническое достижение?

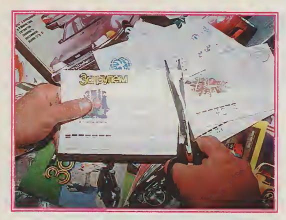
– Но в отечественных машинах расчет, погрузив ящики со снарядами, был вынужден забираться на верхотуру... У "Студебеккера", на котором я ездил, шофер был вдвое старше меня, с большим довоенным стажем, так он нарадоваться не мог, какой зто надежный и удобный автомобиль. Только однажды нас подвело сцепление. Так он наклепал подгоревший диск – "ферродо" – гильзами от малокалиберной винтовки, и мы уверенно поехали дальше. А вот танки союзников были скверные. На нашем 2-м Украинском фронте в конце войны появились американские "шерманы" – чересчур высокие, со слабой броней, огнеопасные. Я лежал в госпитале с танкистами, которые матюгом крыли зти рузвельтовские подарочки.

– Из ваших повестей самое сильное впечатление произвел на меня "Сотников" (большее, чем поставленный по нему фильм "Восхождение"). Там вы пишете в конце: "Как и тысячи лет назад, человека снедает в первую очередь забота о самом себе, и самый благородный порыв к справедливости порой кажется со стороны по меньшей мере чудачеством, если не дремучей глупостью". Можно ли отсюда заключить, что вы пессимист?

– В общем, да. Но если появляются в жизни моменты, которые опровергают мой пессимизм, то я безмерно радуюсь. Я пессимист, который жаждет оказаться неправым.

Взял интервью Леонид САПОЖНИКОВ

Одному из самых полезных журналов России – с приветом
Василь Быков



СПАСИБО, СТАРШИЙ СЕРЖАНТ БЕЛЯЕВ!

В заметках о работе ДПС не встречал ничего, кроме разоблачений взяточников и прочих паразитов в форме. Да я и сам был не лучшего мнения об автоинспекций, пока не столкнулся со старшим сержантом Беляевым, нагрудный знак 02-0523 из городской ГАИ Уфы. Я впервые был в этом городе и на кольцевой развязке у рынка, как потом выяснилось, сделал сразу несколько нарушений. Была пятница, час пик, и я, растерявшись, не увидел знаков, за что был остановлен инспектором. После уплаты мной штрафа старший сержант объяснил, как мне проехать по нужному адресу и как организовано движение в городе. Будь у нас все такими, как он, нарушений было бы намного меньше: ведь главное – не штрафовать, а предупреждать. Или я не прав?

Пермская область **П. МЕНЬШАКОВ**

ГЛАДКО – В ТЕОРИИ

А на практике... Ваш журнал часто пишет о необходимости привлекать экспертов к рассмотрению дел о ДТП. Все правильно, без специалистов не обойтись. Да только где их взять? По моим подсчетам, в нашем отделе ГАИ более половины переданных следователям дел по авариям с тяжелыми последствиями после вмешательства экспертов приняли бы совсем другой оборот. И вопрос не в том, что сотрудники нашего отдела хотят побыстрей "свалить" дело. Нет. Просто у нас нет экспертов, как, впрочем, и в большинстве периферийных отделов ГАИ. В результате дело передают в суд, а там для вынесения приговора достаточно мнения инспектора. Тоже, кстати, проблема. У судей нет практики рассмотрения сложных "аварийных" дел, редки и грамотные адвокаты. Вот и отправляется невиновный отбывать наказание по уголовной статье. В Москве и других крупных городах участнику аварии есть к кому обратиться и, что немаловажно, эксперт может работать по "свежим следам". У нас... Схемку составил, пункт Правил нашел, дознавателю передал – и забыл.

Спасибо за новую рубрику "Слово – эксперту". Теперь хоть мы сами на конкретных примерах сможем "повышать образовательный уровень".

Извините, представляться не буду.

Пензенская область **Сергей П., инспектор ДПС**

ЧУДО № 2106

Купил в ростовском фирменном автосалоне новый ВАЗ-2106. Приехал в Краснодарскую ГАИ регистрировать и получил отказ. Оказалось, идентификационный номер на кузове – ХТА 210610.., а на приклепанной рядом табличке – ХТА 210600.. В заводском паспорте (ПТС) и в справке-счете указан номер с таблички. Ответ инспектора был лаконичен: "Если у тебя через пару лет отлетит табличка, то номер будут сверять по кузову. Тогда никому и ничего не докажешь". Приехал к продавцам. Там сказали, что на заводе часто в кузов для "61-й" модели устанавливают двигатель 1600, вешают табличку 2106 и оформляют как "чистую шестерку". Добавили: в Ростове проблем с такими "мутантами" нет. Справку-счет они могут переделать, а вот ПТС – только на заводе. Вернулся домой. В ГАИ подумали и решили: "Давай исправляй справку. ПТС лежит дома, кто в него будет заглядывать". Поехал опять в Ростов. По дороге подвез майора ГАИ. Тот порекомендовал заменить машину: все равно потом хлопот не оберешься. На фирме больше "шестерок" не оказалось. Предложили съездить в областную ГАИ. Там три офицера долго пожимали плечами и вынесли вердикт: "У нас регистрируют, а если на Кубани свои законы, то мы ни при чем". Ну, думаю, надоели. Каждый – свое, а я – крайний. Переписал справку-счет, дома зарегистрировал машину, плюнул на все и начал спокойно "эксплуатировать личный транспорт". До первой проверки документов. Инспектор посмотрел свидетельство о регистрации, номер, двигатель и говорит: "Ничего не понимаю. Здесь написано 21061, двигатель – 1600...". Спасибо, отпустил. Надолго ли?

Краснодарский край **Сергей С.**

P. S. Фамилию прошу не писать: вдруг кто-нибудь из работников ГАИ узнает себя и обидится. В наше время все возможно.

КУДА ПОЛЕТЕЛ "ИКАРУС"?

Я водитель автобуса "Мерседес", которых в Самаре сегодня больше трех десятков. Нам сообщили, что эти автобусы выиграли международный тендер, проведенный для России Всемирным банком. Вообще удивительно, почему его выиграл турецкий филиал "Мерседеса", а не привычный нам "Икарус". Эти машины невозможно сравнить. За годы работы на "Икарусе" я не помню сколь-нибудь существенных поломок. Зато у "Мерседеса" буквально на первой тысяче – одна за другой неисправности электропроводки. На других турецких автобусах тоже не обошлось без неприятностей.

По слухам, венгерский завод прекратил свое существование. Жаль! "Икарус" слишком долго был с нами, чтобы так бесславно исчезнуть.

Самара **А. СУХАНОВ**

От редакции. Не расстраивайтесь: "Икарус" жив и продолжает работать с нами. В этом году производство автобусов резко возрастет (в четыре раза по сравнению с прошлым) и достигнет трех тысяч штук. Нынешний "Икарус" во многом отличается от известной нам модели городского автобуса. Он более комфортабелен, новый двигатель отвечает нормам "Евро-2" и лучше приспособлен под российские дороги и климатические условия. Поскольку наша страна остается перспективным рынком сбыта, венгерский банк решил предоставлять среднесрочные кредиты (на три года) городам, желающим приобрести "икарусы". В 1997 году в России планируется продать 1500 автобусов. из них 700 в Москву и 250 в С.-Петербург. Заключены контракты с Тулой и ... Самарой.

МОНСТРЫ ДЛЯ ТОЛСТОСУМОВ

Вы писали, что ЕлАЗ начал производить на свет "Шевроле-Блейзер" по цене более 23 тысяч долларов. На кого рассчитан этот автомобиль? На "новых русских", то есть толстосумов.

Между тем у нас нет "Унимога", нет машины класса "Таврии", нет четырехколесного мотоцикла с карданным приводом на один и оба ведущих моста, нет альтернативы ЛуАЗу, да много чего своего нет, что гораздо нужнее и в городе, и особенно в деревне.

Кто принимал это решение и, главное, чем руководствовался? Узнать бы имена и должности этих "героев", чтобы было кого "благодарить"...

Кировская область **А. ИСУПОВ**

ПОРОЛОН, ЗАМЕНИВШИЙ БУМАГУ

С устройством воздухофильтра новой конструкции, выпускаемого голландской фирмой "Твин Эйр", читатели познакомились в ЗР № 9 за 1996 год. Тогда же, почти год назад, мы установили фильтр на редакционную длиннобазную "Ниву" и обещали по прошествии времени рассказать, стоит ли овчинка выделки. Пришла пора поделиться собственным опытом его эксплуатации.

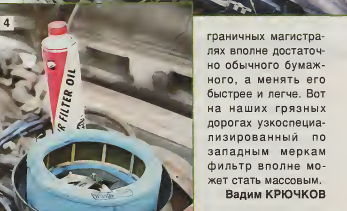
Напомним характерные особенности "Твин Эйр". В отличие от бумажных, разового применения, его можно использовать неоднократно. На пластмассовый каркас надето кольцо из особого бензомаслостойкого поролона, пропитанного специальной жидкостью. На ней-то и оседает попавшая в воздухозаборник пыль и даже грязь. Фильтрующая способность голландского изделия выше, чем у привычных нам бумажных сменных элементов. Он задерживает 99,7% содержащихся в воздухе частиц. Эта ценная особенность проверена гонщиками всего мира на трассах мотокросса и ралли-рейдов. Сейчас подавляющее большинство спортсменов, выступающих в "пыльных" гонках, использует "Твин Эйр" и подобные ему поролоновые конструкции.

Наш ВАЗ-2131, правда, не участвовал в африканских марафонах, но грязных дорог преодолел немало. В том числе астраханские пески. За все время корпус фильтра не открывали ни разу. Чистить карбюратор не пришлось –"Твин Эйр" надежно перекрыл дорогу пыли. Но вот отмерены указанные в инструкции 10 тысяч километров – пора промывать фильтр.

Сняли крышку с корпуса воздухофильтра – вот это свинарник! Неужели когда-то поролон был синего цвета? Теперь он стал серым – весь облеплен пылью и песком (фото 1). Мы-то считали, что только виноград может висеть гроздьями, но, оказывается, грязь, осевшая на масляной пропитке, тоже. Заглянули в диффузоры карбюратора – там идеальная чистота. Лишь развинтив прибор, нашли немного взвеси в поплавковых камерах, значительная часть которой попала сюда с бензином. Похоже, "Твин Эйр" сам "погиб", но внутрь двигателя ничего не пропустил. Попробуем его оживить? Сняв поролон с каркаса, окунули в фотографическую кювету, наполненную бензином (фото 2). Для промывки такжв пригодны сольвент и уайт-спирит. Прополаскивать пришлось дважды – в первый раз получился прямо-таки насыщенный раствор грязи, а дна кюветы не было видно под слоем крупных частиц. Всего потребовалось около 4 литров топлива. Потом поролон аккуратно отжали. Делать это скручиванием нельзя – он может порваться! (А в общем, если фильтр не получит механических повреждений, то прослужит очень долго.) Дальше – 15-минутная сушка. Затем на "Твин Эйр" нанесли специальное масло (фото 3), положили его в полиэтиленовый пакет и хорошенько помяли, чтобы пропитка равномерно распределилась. Масло для фильтра упаковано в 750-граммовый баллончик. Его хватит на восемь-девять заправок, то есть на 100 тысяч километров пробега, учитывая, что "Твин Эйр" поступает в продажу уже пропитанным. В завершение работы поролон надели на каркас и снова установили в двигатель (фото 4).

Итак, применять "Твин Эйр" выгодно. Выложив один раз примерно 25 долларов за комплект – фильтр плюс пропитка, забываем о тратах на 100 тысяч километров. Дальше – либо приобретаем новый баллончик с маслом, либо используем заменители: МС-20 или трансмиссионное ТМ-5–18. Но главное преимущество – при лучшей, чем у обычных сменных элементов, фильтрующей способности грязи в мотор попадет меньше, а значит, и прослужит он дольше.

Почему же за рубежом "Твин Эйр" не устанавливают на серийные машины, а применяют только на спортивной технике? Никаких противопоказаний на самом деле нет. Но вводить дополнительную операцию по обслуживанию фильтра не имеет смысла. На чистых заграничных магистралях вполне достаточно обычного бумажного, а менять его быстрее и легче. Вот на наших грязных дорогах узкоспециализированный по западным меркам фильтр вполне может стать массовым.



Вадим КРЮЧКОВ

ШОФЕРСКИЙ "ПАРФЮМ"

Имея дело с техникой, увы, трудно выглядеть чистюлей. Простейшая операция – замена колеса у собственного, вполне ухоженного автомобиля – нередко заканчивается запачканными по локоть руками. Отмыть их после этого нелегко даже теплой водой и мылом. А если ремонт застиг вас в пути, вдали от благ цивилизации? Выход есть – воспользоваться специальными составами для очистки рук.

Сразу же предупредим – стиральный порошок, бензин и прочие "подручные" средства до добра не доведут. Их обычно применяют за неимением лучшего. Грязь они, конечно, смывают, но рано или поздно, в зависимости от регулярности применения, наступит расплата – болезни кожи. Однако если вы убежденный противник современной химии или, скажем, живете в отдаленном районе, не ленитесь – возите в машине пластиковую бутылку с водой, обычное мыло и дешевый отечественный крем для рук. Остальным рекомендуем новинки шоферской парфюмерии.

Когда-то на прилавках магазинов попадались наше "мыло для механиков" и составы производства ГДР. Стоили они копейки и раскупались охотно. Сейчас российская промышленность автомобилистов не балует. После долгих поисков удалось найти лишь одно специализированное моющее средство.

Итак, **"Супер-мыло"** для водителей производства отечественной фирмы "Автоконинвест". Ориентировочная стоимость – 10 тысяч рублей, вес – 100 граммов. Забегая вперед, отметим: это самый дешевый состав – лидер нашего теста по соотношению цена-качество. Представляет собой твердое высококонцентрированное синтетическое моющее средство с бактерицидными добавками. Не содержит абразивных частиц, обладает приятным запахом и, что редкость для отечественных изделий, заключено в привлекательную яркую упаковку. Его удобно возить в машине – кусок мыла не опрокинешь и не разольешь. Фирма-изготовитель гарантирует, что препарат совершенно безопасен для человека, домашних животных, окружающей среды.

Тестирование показало – несмотря на отсутствие твердых частиц (пемзы), новинка отлично справляется со своей основной задачей. Отмывает грязь, жир, масла, консистентные смазки, составы на битумной основе, пыль от тормозных колодок. Причем действует одинаково хорошо как с теплой, так и с холодной водой. Мало того, вполне пригодно для стирки тканей и мытья запачканных поверхностей. При пользовании в поездках отмечено два недостатка. Во-первых, требуется держать в автомобиле емкость с водой. Во-вторых, нужен кто-то, чтобы эту воду слить на ваши намыленные руки. Впрочем, примитивный рукомойник легко сделать из пластиковой бутылки.

Следующие три состава очень похожи. Все произведены в США и упакованы в круглые банки – по 390 граммов. Представляют собой кремы-очистители на основе широко применяемого в парфюмерии ланолина. Не содержат абразивных частиц. Их наносят на грязную, но непременно сухую кожу, растирают, а полученную эмульсию либо смывают водой, либо вытирают ветошью. Последнее свойство особенно ценно в пути. Здесь преимущество кремов перед мылом очевидно: ради этого их, собственно, и стоит покупать. Еще одна полезная черта таких препаратов в том, что их можно использовать в качестве пятновыводителей. Грязный участок одежды смазывают кремом и, выждав минут 20, стирают ее обычным способом. Все опробованные в тесте кремы нетоксичны, а их поверхностно-активные вещества биоразрушаемы (то есть, попав в воду или на землю, со временем разлагаются). Но, к сожалению, нашлись и недостатки, связанные, как ни странно, с упаковкой. Круглые банки неудобны, когда препарат на исходе: достать его со дна не так-то просто. Кроме того, приходится следить за положением банки в автомобиле: иногда от тряски она переворачивается набок и содержимое вытекает наружу.

Прежде чем коротко рассказать об особенностях каждого состава, поделимся собственным опытом. Чистят кремы хорошо и сухим способом, и с водой (даже холодной), а вдобавок увлажняют кожу, возвращая ей эластичность, подобно любому крему. По этим показателям представленные изделия практически идентичны – во всяком случае, субъективно разницу не уловить. **"Пит кру хэнд клинер" (Pit crew hand cleaner)** фирмы STP куплен в розничной продаже (Торговый дом "За рулем") за 20 тысяч рублей. Отличительная черта – содержит экстракт алоэ, обладающий бактерицидным действием и способствующий заживлению ран. В общем-то, лидер в тройке, но с одной оговоркой: обладает специфическим запахом, который, вероятно, не всем понравится. Хотя, на наш взгляд, польза данного крема очевидна, а остальное – дело вкуса. Особо чувствительным натурам, аллергикам и женщинам, не желающим перебивать аромат косметики, скорее всего, подойдет **"Гуп хэнд клинер" (Goop hand cleaner)** с нейтральным, очень слабым запахом. Цена – 18 тысяч рублей. Самым дорогим – 24 тысячи – оказался **"Мастер клин джоб" (Master clean job)**. Напомним, цены ориентировочные, в разных магазинах могут быть разными. Помимо мойки рук и выведения пятен с тканей, этот крем способен очищать винил, пластик, окрашенные поверхности. Регулярное пользование препаратом приводит в норму кислотно-щелочной баланс кожи.

В заключение – о самом удобном в применении и совершенном по составу кремеочистителе **"Пит кру хэви дьюти хэнд клинер" (Pit crew heavy duty hand cleaner)** фирмы STP. Стоимость небольшой (200-граммовой) упаковки – 23–24 тысячи рублей. Относительно аналогов, представленных выше за те же деньги, получаем как бы в два раза меньше. За что же тогда платим?

Препарат действительно уникален. Он содержит ланолин, измельченную пемзу, экстракт алоэ и модную косметическую добавку – масло жожоба. Крем ароматизирован – приятно пахнет цитрусовыми. Экологически чист, поверхностно-активные вещества биоразрушаемые. Регулярное применение помогает поддержать нормальный кислотно-щелочной баланс кожи. Моющие свойства препарата великолепные – он легко удаляет грязь и с водой, и всухую. Плоская герметичная баночка-фляжка лучше других подходит для перевозки в автомобиле, а специальная крышка с клапаном позволяет выдавливать крем словно из тюбика. Короче говоря, оптимальный дорожный вариант. Недостаток один – дороговат.

Вадим КРЮЧКОВ



ДЕШЕВЛЕ КОНДИЦИОНЕРА

Наступают жаркие дни – спастись от липкого зноя можно лишь под кондиционером или холодным душем. А что делать в машине? Открытое окно не помогает, вентилятор гонит через дефлекторы раскаленный воздух. Самый простой, пожалуй, выход – сделать люк в крыше. Вот только какой купить? Нынче на рынке их множество. Поможет это сделать Вячеслав СУББОТИН.

С чего начать выбор? Как и при покупке автомобиля – с проверки документов, удостоверяющих, что торговое предприятие реализует фирменное изделие, у него есть сертификаты зарубежных (ISO, TUV) и отечественных организаций – Госстандарта (НАМИ) и автомобильных заводов. Только так нынче можно уберечься от подделок и изделий крайне низкого качества. Все в порядке у французских компаний "Автомакси" (Automaxi), "Клэйавто" (Clairauto), немецкой "Вебасто" (Webasto) и английской "Бритакс" (Britax). Продукция этих предприятий, хорошо известных в Европе, наиболее широко представлена у нас. Заметим, люки – лишь небольшая часть из того, что выпускают эти фирмы. Кстати, некоторые модели ставят на конвейерах крупнейших автозаводов во Франции, Англии и Германии. К примеру, "Вебасто" – поставщик люков для БМВ и "Мерседеса". Отмечу, что и наши автомобильные предприятия подтвердили возможность установки отдельных моделей на свои машины.



"Мистраль - 2" – люк французской фирмы "Автомакси" – самая распространенная модель на рынке. Относительно низкая цена и хорошее качество – причина популярности. "Автомакси" узнаваемы по красному кружочку замка и высокому подъему стекла, которое к тому же легко снимается.

Итак, "Автомакси". Эта фирма представлена тремя основными моделями: "Мистраль-2", "Панорамик", "Бельэйр". Все три люка с ручным приводом, не сдвижные, а подъемные, с тремя фиксируемыми положениями. У них самая большая из представленных величина подъема – 110 мм. Отличаются люки размерами и, соответственно, ценой. Самый маленький – "Мистраль-2" (372 на 742 мм, примерная цена 165 долларов). "Панорамик" – 425x804 мм, $210; "Бельэйр" – 390x748 мм, $165. Эти люки пользуются, пожалуй, наибольшим спросом – умеренная цена, хорошее качество, продуманная конструкция. Последнее поясним. Отверстие в крыше автомобиля не прибавляет жесткости кузову: ведь вместе с куском крыши и обивки потолка, как правило, вырезают силовой элемент – усилитель. Поэтому рамка люка должна компенсировать утраченную жесткость.

Рама люков "Автомакси" с этой задачей справляется. Она состоит из двух частей и выполнена из прочного легкого сплава, который хорошо противостоит коррозии. Широкие захваты рамки надежно цепляются за крышу и усилители. Они даже повышают ее жесткость, к примеру, на "жигулях" и "самарах". Такая конструкция имеет еще два плюса. Первый – под "Автомакси" можно смело резать крышу любой машины, независимо от того, какой тип обивки на потолке – жесткий (как на "Самаре") или мягкий (как в "Жигулях"). Захват шириной 40 мм прочно удержит и тряпицу, и пластик. Второй – такая рамка прощает неточности (до 20 мм) при разметке контура проема и последующей обработке крыши – широкие захваты закроют грехи. Немаловажно, чтобы профили люка (кривизна) и крыши совпадали. Все "Автомакси" по этому параметру отлично подходят к отечественным машинам. Они не выпирают и не проваливаются, а плавно замыкают вырезанный участок крыши. Разумеется, для большой машины – "Волги" и ей подобных – лучше подходит "Панорамик", для "сорок первого" "Москвича" и "жигулей" – "Бельэйр", а "Мистраль-2" как нельзя лучше впишется в крышу небольшой "Самары".

Конечно, нас волнует герметичность люков. Вдруг потечет – резиновое уплотнение растрескается или вскоре потеряет упругость? Французы над этим потрудились. Резина специальная – не боится ни жары, ни мороза. Если за ней следить

Немецкий "Вебасто Топ слайдер" обеспечивает и вытяжку, и продувку салона – стекло поднимается и отъезжает назад, открывая небо над головой.





К расположенному впереди механизму управления (электрический и ручной) люков "Вебасто" не нужно тянуться и отрываться от спинки сиденья.

иногда очищать от грязи и пыли, а в холода обрабатывать силиконовой смазкой), уплотнение будет служить долгие годы. Недаром "Автомакси" установило гарантийный срок на свои люки – три года.

Хорошему прилеганию стекла к уплотнителю немало способствует специальный замок в подъемном устройстве. Закрытый, он слегка поджимает стекло. Есть у замка и еще одно преимущество: такой люк не открыть снаружи.

И последнее. "Мистраль-2", "Бельзйр" комплектуют стеклами с растром (сеткой), а "Панорамик" – еще тонированными и зеркальными. Все стекла защищают салон от ультрафиолетовых лучей.

"Вебасто" (самая именитая на европейском рынке) представляет наиболее широкую гамму люков: "Мондьяль" (394x772 мм, $130), "Топ слайдер-3" (482x820 мм, $390), "Топ слайдер-2"(483x825 мм, $390), "Топ слайдер-медиум" (394x764 мм, $300). Причем у последних двух есть варианты с электрическим приводом. Такие, конечно, дороже долларов на 150.

Все люки "Вебасто" – сдвижные, за исключением модели "Мондьяль" – она похожа на "Мистраль-2" и открывается только вверх. Впрочем, сдвижные люки тоже поднимаются, правда, на небольшую величину – 60 мм, потом их можно сдвинуть назад – расстояние внушительное. "Вебасто" открывает окошко в три четверти длины проема. Управляются люки спереди, на уровне солнцезащитных козырьков, а не сзади, как у "Автомакси". Положение "Вебасто" не имеет фиксированных точек. Оно может быть любым и задается только количеством оборотов ручки, приводящей в движение зубчатый механизм и через него – стекло.

Здесь, кстати, кроется основное отличие люка с электроприводом от ручного: вместо рукоятки – мотор и кнопка, им управляющая. Конечно, электрический привод удобнее ручного, хотя к последнему привыкаешь быстро. Чтобы полностью открыть стекло, моторчику необходимо 20 секунд, а водителю на пять секунд больше. Особенность "Вебасто" – возможность установки пластмассовой непрозрачной шторки. Ее крепят к стеклу, которое вместе с ней перемещается на любую величину. Один недостаток у этой шторки – уж очень дорогая – 80 долларов! Полагаем, что наши умельцы быстро найдут ей дешевую замену.

Рамки "Вебасто" отличаются от "Автомакси". У них захваты не так широки, но не менее прочны (они тоже сделаны из металла хорошего качества). Установка требует тщательной подготовки – допуск на отклонение от чертежа ± 1 мм. Нижняя металлическая рамка закрывается пластиковой накладкой. Ее задача – сделать вид проема изнутри по-немецки строгим и опрятным. Широкие края накладки повторяют профиль обивки потолка, переходят к стеклу, скрывая утяжки и складки материала возле металлической рамки.

"Вебасто" предлагает покупателям стекла двух типов – тонированные и с растром. Покупатели спрашивают последние чаще – солнечный свет рассеивается больше, а потому он "мягче". Полагаем, что в местностях, где радуются каждому солнечному деньку, они предпочтительнее. Как и люки "Автомакси", "Вебасто" по профилю пригодны для всех отечественных автомобилей. "Медиум" – самая популярная модель у владельцев "самар", "жигулей", "москвичей". "Топ слайдер-2" и 3 больше подходят к "волгам", хотя их можно ставить и на вышеперечисленные модели машин.



"Клэйавто" (Франция) только сдвижной. Полозья крепят на крыше, а не в проеме, как у "Вебасто". Единственный вариант для автомобилей с крышей, имеющей профиль жесткости как на ВАЗ-2104.

Английская фирма "Бритакс" представлена пока двумя моделями: 031 – 438x832 мм, $190 и 006 – 375x781 мм, $130. Эти люки весьма похожи по конструкции и действию на "Автомакси". Правда, они чуть проще, в них нет замка, максимальный подъем всего 80 мм, но зато в 031 есть две небольшие шторки для пассажира и водителя. В этом их изюминка. Первый люк для больших машин, второй – для маленьких.

Еще одна французская компания "Клзйавто" представляет три одинаковых по размеру люка, но с различными приводами. Все они сдвижные, работают исключительно на "продувку" салона.

"Клзйавто" сдвигают рукой ($260), "Дуо" – ручным механизмом ($290), "Плюс" – злектромотором ($525). Происходит это так: стекло приподнимают на 3 мм и перемещают назад по специальным полозьям, установленным на крыше, полностью открывая проем.

Эти три модели лучше всего подходят для универсалов и незаменимы там, где крыша имеет специальный профиль (то есть негладкая). Для вазовской "четверки" лучшего не найдешь.

В заключение еще раз обращаем внимание, что люк в крыше – устройство весьма удобное, хотя до кондиционера ему далеко. Прорезать отверстие в крыше своего любимого аппарата отважится не всякий, ("запломбировать" ее очень сложно), поэтому советуем перечитать публикации на эту тему (последняя – в ЗР, 1996, № 10), посоветоваться с коллегами, возможно, проехать в машине, оборудованной люком, и уж потом принять решение.

Установка люка по московским ценам стоит недорого – 80 долларов и занимает не больше часа. Эту операцию можно сделать и самому, если аккуратно снять обивку, а затем воспользоваться злектродрелью и ножницами по металлу. Купить или смонтировать представленные люки можно у официального дилера в Москве – фирмы "Луис", возможно, эта услуга получила развитие и в вашем городе, поинтересуйтесь.



Английский "Бритакс-031" имеет встроенные шторки для тех, кому надоело солнце.

ОБРАТНАЯ ПРОМЫВКА



Бытует мнение, что американские водители самостоятельно автомобили не обслуживают и по любому пустяку обращаются в сервис. Однако иногда на прилавках отечественных магазинов встречаются довольно любопытные изделия заокеанского происхождения, которые заставляют в этом усомниться. Речь пойдет об одном из них – комплекте для промывки систем охлаждения производства компании "Престон".

Обычно промывку рекомендуют проводить при замене отслужившего положенный срок антифриза свежим, поскольку накопившаяся грязь ухудшает теплообмен и может вызвать перегрев двигателя. К тому же циркулирующие вместе с жидкостью твердые частицы способны забить трубки радиатора. Возникают и нештатные ситуации. Многие автомобилисты уже обожглись, применяя тот или иной герметик-присадку, призванный устранить течи охлаждающей жидкости. Причина неудачи – в попытке обойти один из пунктов руководства к применению большинства подобных препаратов (как порошковых, так и жидких). А именно тот, где указано, что герметик работает эффективно лишь в чистых системах охлаждения.

Как видим, в ряде случаев промывки не избежать, но дело это хлопотное. Надо слить антифриз, залить воду, запустить и прогреть двигатель, чтобы насос прокачал ее как по малому, так и по большому кругу, остудить мотор, сменить воду, повторить промывку еще раз и лишь потом заправить свежий антифриз. Так вот, американцы предложили существенно облегчить процедуру. Правда, метод для нашей техники не универсальный и пригоден только для автомобилей, где термостат сообщается с верхним шлангом радиатора, как в ИЖах, "волгах" и УАЗах.

Комплект "Престон" состоит из переходника, снабженного обратным клапаном, пробки с резьбой, пластмассовой трубки для слива жидкости, тройников разных размеров и двух хомутов. Предварительный монтаж заключается в том, чтобы правильно вживить тройник в систему охлаждения. Для этого выбираем один из шлангов, сообщающийся с водяной рубашкой двигателя и расположенный как можно выше – не подходит лишь магистраль от термостата к радиатору. В разрез шланга устанавливаем подходящего калибра тройник из набора (оставшиеся больше не понадобятся), затягиваем хомуты, на выход тройника с резьбой навинчиваем пробку. Теперь до поры до времени о нем можно забыть – герметичность системы охлаждения не нарушена и дополнительная деталь совершенно не мешает.

Как в случае необходимости организовать промывку? Да очень просто! На холодном двигателе выполняем следующие операции. Снимаем пробку радиатора и вставляем в горловину сливную трубку "Престон". Вместо пробки тройника навинчиваем переходник из комплекта. К нему, в свою очередь, присоединяем обычный садовый шланг или трубку, надетую на водопроводный кран. Не пуская двигатель, подаем под напором воду. Каким путем она потечет, видно на рисунке. Омыв протоки внутри блока через нижний шланг (верхний перекрыт термостатом), вода попадет в радиатор, поднимется вверх и выльется из горловины. То есть, в отличие от антифриза, подаваемого насосом двигателя, в данном случае поток идет в обратном направлении. Минут через пять–десять мощный напор воды вымоет грязь из всех закоулков и вынесет наружу.

Промывка окончена, можно снять трубку с радиатора, водопроводный шланг, переходник, удалить воду через штатные сливные пробки и заполнить систему свежим антифризом. Тут-то тройник пригодится снова. Напомним – он расположен в верхней точке системы и прекрасно подходит для устранения воздушных пробок как во время заправки охлаждающей жидкостью, так и потом, в процессе эксплуатации. Антифриз заливают до тех пор, пока он не потечет из тройника. После этого на тройник навинчивают пробку и окончательно заполняют систему, добавив немного в радиатор и расширительный бачок.

Как видим, в Америке, стране с развитым сервисом, не брезгуют выпускать мелочевку для самостоятельного обслуживания автомобиля. А вообще говоря, клеймо фирмы "Престон" на упаковке промывочного комплекта – немой укор отечественной промышленности. Уж очень "по-нашенски" решена проблема – оригинальная идея, недорогие комплектующие, минимум переделок. Правда, остались неохваченными не получившие распространения за океаном системы охлаждения с нижним термостатом, как в "жигулях" и "москвичах". Так что – сами придумаем остроумные приспособления или будем ждать помощи от западных компаний?

Вадим КРЮЧКОВ



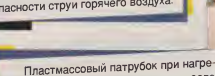
Детали комплекта для промывки: сливная трубка радиатора, тройник с пробкой и переходник, навинченный на тройник.

Схема циркуляции воды при обратной промывке. Красным цветом выделены сливная трубка и врезанный в шланг тройник.

ХРАНИТЕ ПИСТОЛЕТ В ГАРАЖЕ

Сразу уточню, речь идет о тепловом пистолете. Этот инструмент появился на прилавках магазинов сравнительно недавно, пугая ценой неискушенного покупателя. Однако по мере насыщения рынка цена быстро снизилась до вполне приемлемой. Тепловой пистолет, эксплуатирующийся в Лабораторно-техническом центре "За рулем", куплен в магазине за 350 тысяч рублей. Строго говоря, инструмент это строительный и предназначен в основном для удаления старой краски. Однако что мешает использовать его при ремонте и обслуживании автомобиля? Была бы под рукой розетка с напряжением 220 В. Остается нажать на кнопку пуска, и через несколько секунд прибор выдает воздушную струю, температура которой 560°С! Вот несколько иллюстраций к тому, как работает тепловой пистолет.

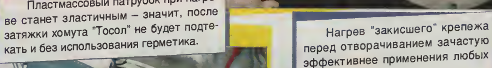
"Стрелял" Эдуард КОНОП



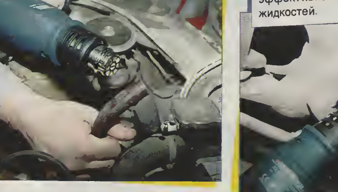
Лист бумаги обуглился, но так и не вспыхнул, что говорит о довольно высокой пожаробезопасности струи горячего воздуха.

Снятие "закисших" тормозных барабанов без их предварительного нагрева – порой рискованная операция. А нам потребовалось около 10 минут для того, чтобы равномерно прогреть барабан и затем снять его, не повредив.

Собираетесь паять радиатор? Либо приобретите паяльник помощнее, либо прогрейте место ремонта тепловым пистолетом.



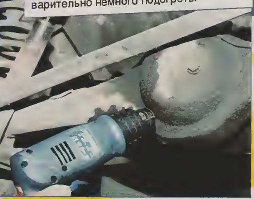
Пластмассовый патрубок при нагреве станет эластичным – значит, после затяжки хомута "Тосол" не будет подтекать и без использования герметика.



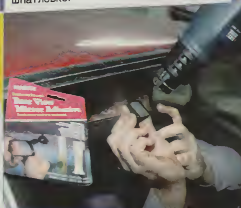
Нагрев "закисшего" крепежа перед отворачиванием зачастую эффективнее применения любых жидкостей.

Подсушить кузов в труднодоступном месте, например, перед нанесением антикора – для этого достаточно нескольких минут.

Можно сэкономить время и при сливе масла, если остывший картер предварительно немного подогреть.



Любой клей лучше схватывает, если склеиваемые поверхности теплые. Это справедливо и по отношению к шпатлевке.



САМ СЕБЕ МАГЕЛЛАН

Читатели нашего журнала давно узнали о всевозможных навигационных системах, скрашивающих процесс дорожного движения. У "них", разумеется. Вот тебе экран, вот карта – выбирай маршрут, а автомобильный компьютер подскажет направление да человеческим голосом заранее предупредит о повороте, пробках и ближайшей бензоколонке. Красиво жить не запретишь... У нас же и поныне координаты определяются алгоритмом "язык до Киева доведет". Хотя...

Еще в середине прошлого года в столичной рыночной среде возникли слухи о появлении в продаже некоего спутникового навигатора. Поискали и вот он – "Магеллан-GPS-2000". Действительно, продается, стоит 400 долларов, "говорит" по-английски, а изготовлен в Америке. Аннотация к симпатичному приборчику мигом разбудила фантазию, воображение и желание немедленно опробовать навигатор. Судите сами, цитирую: "Магеллан" определит координаты в любом месте планеты с точностью 20–30 метров, высоту над уровнем моря, скорость движения, время в пути и ориентировочное время прибытия в заданный пункт, покажет направление и расстояние до выбранной точки, запишет и нарисует пройденный путь в нескольких масштабах, запомнит координаты 200 выбранных точек". Вся эта "прелесть" отображается на графическом экране с подсветкой, питается от четырех батареек (сутки непрерывной работы) плюс адаптеры к сети или автомобильному аккумулятору и внешняя антенна. Впечатляет? Выбрали морозный день со снегом – и на испытания.

Включаем навигатор около редакции: "Магеллан" должен определить наши координаты. Другими словами, связаться как минимум с тремя (из 24 летающих вокруг Земли и предназначенных для этих целей) спутниками. В чистом поле это просто, а в городе? Через три минуты на карте спутниковых орбит появились точки – есть контакт! Определяем координаты, вводим дату и время. Начальные операции мы произвели в машине. Несмотря на узкий сектор обзора, прибор пока уверенно "держит связь". Подъезжаем к Сокольникам. Здесь мы решили попробовать себя в качестве "грибников". Оставляем машину на стоянке, запоминаем координаты под кодовым словом "Сокол" и отправляемся гулять по близлежащим улицам с заходом в дебри самого парка. Задача: "заблудиться", а с помощью "Магеллана" вернуться и найти машину. Сделать это можно двумя способами: выключив и не выключая прибор. В первом случае мы, вновь включив навигатор, в конце блужданий определим свое местонахождение и расстояние (по прямой) до машины, а стрелочка укажет курс. На обратном пути "Магеллан" должен нас постоянно контролировать: указывать расхождение между требуемым и реальным направлением, скорость движения и приблизительное время встречи с любимым автомобилем. Во втором – помимо перечисленных параметров, на экране будет нарисован наш маршрут.

Выбираем второй способ. Изрядно поплутав и разрисовав экран загогулинами, даем команду: "ищи машину". По указанию стрелки со скоростью 2 км/ч возвращаемся к автомобилю. Навигатор чутко реагирует на попытки обойти сугробы, деревья и парковые строения. Вдали показался искомый "объект". Подходим и уточняем погрешность: десять метров! Отличный результат для города. Что ж. с первой задачей справились. Кстати, чем хорош второй метод? Допустим, по возвращении оказалось, что ключи от машины мы потеряли, пока бродили "по лесу". Начинаем обратный отсчет, повторяя траекторию движения – глядишь, и ключи нашлись бы.

Следующий эксперимент: имитируем поиски подмосковного исторического памятника, место расположения которого известно лишь приблизительно. Знаем только, что он где-то посреди лесов и ведет к нему не указанная на карте проселочная дорога. Итак, по карте (к счастью, потепление международного климата повысило точность наших карт) определяем ориентировочные координаты памятника и вводим их. Выезжаем из Москвы в нужном направлении. У известного и отмеченного на карте населенного пункта останавливаемся и вводим его координаты – "привязались к местности". Далее все просто: "Магеллан" показывает направление на объект, расстояние до него, вычисляет нашу скорость и сообщает приблизительное время прибытия в конечный пункт. Мы не знаем, какие дороги ведут к "памятнику". Повороты могут быть в самых неожиданных местах. Выручает то, что прибор каждые десять секунд "созванивается" со спутниками и вносит в наш маршрут изменения. В качестве объекта мы выбрали подмосковную деревеньку. Ехали вслепую – только по стрелке "Магеллана", сворачивая на все возможные дорожки и проселки. Несколько раз приходилось возвращаться – непролазная грязь или сугробы. Тем не менее, до деревни добрались. Правда, работа с картой требует некоторых навыков, но, к счастью, они не выходят за рамки школьной программы по географии.

С не меньшим успехом можно отправиться на свою дачу, на каждом повороте отмечая точку, и таким образом заложить в память прибора подробный маршрут. Когда компания приятелей соберется в гости, вы отдадите им "Магеллан" и умный прибор "поведет" друзей к званому обеду. Причем перед каждым поворотом заблаговременно подаст сигнал: "будь готов, через сто метров давай направо!"

Да, "Магеллан" придется по душе путешественникам, грибникам, рыболовам и дачникам. Цена, правда... Вот если скинуться на прибор компанией байдарочников (горнолыжников, альпинистов, геологов, кладоискателей и т. д.)... А если наши НИИ (наверняка, есть отечественные разработки) совместят его с противоугонной системой, а ГАИ будет оперативно вскакивать, определять координаты и ловить угонщиков... Тут мы за ценой не постоим.

Дмитрий ЖЕРНОВ

ШИНЫ, КОТОРЫЕ МЫ ВЫБИРАЕМ



Заключительная часть обзора Антона УТКИНА, изучавшего спрос на шины в Москве (начало – в № 3 и 4 за этот год).

На третий день я поехал в магазин при опытном заводе НИИШПа на улице Буракова. Здешние шины всегда считались лучшими из отечественных и были самыми дорогими. Нынче их цена в заводском магазине вполне сопоставима с аналогами: например, всего 200 тысяч – летняя 13-дюймовая И-316 или И-394. Но в других местах, где появляются "накрутки", ниишповские изделия уже слишком дороги. Скажем, купить знаменитую "НИИШП-ралли-2" за 280 тысяч на заводе – куда ни шло, но выкладывать за нее 320 в другом месте, где рядом за те же деньги стоят "Матадор" или "Кумхо", уж вряд ли кто будет. Тем не менее, на определенный объем выпуска шин НИИШПа есть устойчивый спрос.

Шесть часов я колесил по городу, заезжая в магазины, как специализированные шинные, так и универсальные. Среди первых, помимо ранее упоминавшейся торговой сети "Колесо", отмечу магазины "Росшина", где на пять-шесть моделей шин я зафиксировал наименьшие в Москве цены. Кстати, здесь встретил очень редкие на московском рынке диагональные шины последних моделей Нижнекамского завода. Москва пренебрежительно относится к "диагоналке", а в провинции зти симпатичные шины с торговым названием "Риола" наверняка найдут спрос. Например, всесезонная 6,45x13 стоит 150 тысяч.

Универсальные магазины запчастей – не лучшее место для покупки шин: цены здесь в полтора и более раз выше, чем в специализированных. Например, "нивская" ВлИ-10 в измайловском салоне "Росшина" стоит 240 тысяч. А буквально в трех минутах езды, на Щербаковской улице, в магазине с громадным ассортиментом запчастей, она же продается за 400! Но самые низкие цены (не только на шины, но и на любой товар), как водится, прямо у производителя. Кроме упоминавшегося НИИШПа, зто Московский шинный завод (в магазинчике "Шинник" на 1-й Дубровской улице) и словацкий "Матадор" (в представительстве на улице Мневники). Скажем, зимнюю модель М-202 любитель "Таганки" может купить в "Шиннике" всего за 170 тысяч против 210 в "Колесе". А вот МИ-16 и МИ-180 и в "Колесе", и в "Росшине" стоят почти столько же, сколько и в заводском магазине – возможно, потому, что цены нивелирует Бобруйск, где тоже делают зти модели.

Шины "Матадор" словацкого производства в Мневниках в среднем на 30 тысяч дешевле, чем в Южном порту. А разница в ценах "Матадора-Омск" порой ошеломляет. Например, модель МР-8 лежит в Мневниках по 165 тысяч, тогда как обычно умеренное в ценах "Колесо" просит аж 255!

И наконец, импортная заводская некондиция, которой в Москве торгует сеть магазинов "Трек". Это шины известных фирм "Гудьир", "Кумхо" и др., которые по каким-то признакам (как уверяют продавцы, чисто косметическим) не прошли, так сказать, ОТК и были забракованы. Фирма, не желая нести за них ответственность, стирает свой логотип на боковине. Цена такой шины в полтора раза ниже, чем у кондиционной, и в магазинах "Трек", расположенных на оживленных улицах, шины неплохо раскупают.

В тот день состоялся разговор с одним идейным противником покупки шин в магазинах. Увидев на колесах "сорок первого" "Москвича" новенькие МИ-180, я не удержался от вопроса хозяину, почему тот купил не лучшую из моделей. Заплатил бы, мол, побольше тысяч на тридцать за баллон и взял бы хорошую резину.

– Разумеется, МИ-180 – зто "не фонтан". Но я вовсе не покупал ее, а получил бесплатно.

– Как зто?!

– Очень просто. Если шина выходит из строя по причине заводского брака, то завод обменивает ее на новую. Этим я впервые воспользовался еще лет пятнадцать назад, когда на моих тогдашних "Жигулях" "пошли винтом" первые два баллона МИ-16. Тогда я протоптал дорожку в отдел рекламаций Московского завода на 1-й Дубровской. А на зтом "Москвиче" я за семь лет сменил два десятка покрышек, причем только одну купил.

– Но ведь завод может не принять на рекламацию шину, если сочтет, что она вышла из строя по вине водителя.

– Разумеется, но у меня такого не бывает. Езжу осторожно, избегая острых предметов, объезжаю люки, выбоины. Но несмотря на зто, через двадцать–тридцать тысяч шина начинает выписывать красивую восьмерку.

– Ну а почему именно МИ-180? Ведь МШЗ выпускает и более современные модели.

– Да, но не исключено, что они и более долговечные, а мне как раз нужны именно ПЛОХИЕ шины – которые заведомо выйдут из строя, когда протектор еще будет почти новый. Так и езжу уже 15 лет на бесплатной резине – наказываю завод за низкое качество, точнее, недолговечность его старой модели МИ-180.

Подведем итоги. Как и ожидалось, для массового потребителя ходовые качества шин менее важны, чем их стоимость и срок службы. Из десятков опрошенных мною покупателей ни один не мотивировал свой выбор какими-либо выдающимися сцепными качествами данной модели.

Приведу перечень категорий шин в порядке убывания показателя "цена–качество", каким я его представляю, опираясь на данные опроса.

Первая категория – шины зарубежных фирм, изготовленные в России. Как правило, они имеют прочный корд, почти не нуждаются в балансировке, хорошо держат дорогу и износостойки. Пока здесь монополист – "Матадор", но объем выпуска его шин Омским заводом невелик.

Вторая – шины НИИШПа, лишь немного уступающие лучшим зарубежным по сцепным свойствам и чуть больше по качеству, но зато стоящие в 2–2,5 раза меньше.

Третья категория – "Матадор" из Словакии и дешевые модели "Кумхо".

Четвертая – новейшие модели Белоцерковского завода.

Пятая – шины Ярославского завода (имеют текстильный брекер, который с российского рынка не уходит).

Шестая категория – шины именитых фирм "Мишлен", "Пирелли" и др. Неоспоримо их высокое качество, но лишь немногие готовы платить запредельную цену.

И седьмая категория – шины прочих российских заводов.

Почему "самары" и "жигули", привезенные из-за границы, выглядят намного свежее своих сверстников, "живущих" в нашей стране? Только ли дороги и черты национального характера владельцев тому причина?
На эти вопросы пытался найти ответы Борис СИНЕЛЬНИКОВ, побывавший в Германии, откуда идет к нам большой поток машин.

СЕКРЕТ молодости



Море машин на берегу моря Балтийского – приехали на предпродажную подготовку.

Многие думают, что автомобиль, вышедший из ворот завода в исправном состоянии, уже можно эксплуатировать, заботясь только о своевременном техобслуживании. К сожалению, это заблуждение, и оно многим дорого обходится. Я имею в виду ржавление кузова, начинающееся у нас едва ли не со дня рождения автомобиля. Дело в том, что его антикоррозионная защита является как бы основой, достаточной, может быть, только для идеальных условий, когда дороги чистые, воздух постоянно сухой, температура стабильная и т. п. В нашей же стране, где все как раз наоборот (перепады температуры летом и зимой – в десятки градусов, дожди сменяются снегом, дороги посыпают песком или солью, воздух в городах ядовитый), заводской защиты явно недостаточно.

Но причина, оказывается, не только в этих условиях. Главное, наверное, то, что продающиеся там машины (за редким исключением) проходят дополнительную (!) антикоррозионную защиту при предпродажной подготовке.

Чтобы познакомиться с тем, как это делают в Германии, я побывал на одном из терминалов компании "Хармс" в Бремерхафене. Сюда фирма доставляет со всего света всеми видами транспорта заказанные дилерами автомобили. Их десятки тысяч, и глаза устают распознавать марки и модели, когда объезжаешь несколько гектаров территории. Организация этого огромного хозяйства заслуживает отдельного рассказа.

"Большинство автомобилей проходит здесь предпродажную подготовку в разных объемах по заявкам дилеров, – рассказывает управляющий, г-н Берг. – Она включает технический осмотр, расконсервацию, устранение дефектов, дополнительную антикоррозионную обработку внутренних, закрытых полостей и днища, покрытие окрашенных поверхностей защитным составом. Кроме того, выполняем и тюнинговые работы – заменяем колеса и шины, сиденья или их обивку, рули, панели приборов и т. д."

Здания, где выполняют эти работы, похожи на цеха завода. В них светло, чисто, тепло и, что удивительно, просторно (на наших заводах это считается непозволительной роскошью). Как во всех цивилизованных странах, здесь чуть ли не самое большое внимание уделяют экологичности производства и утилизации отходов. Где только возможно, применяют замкнутые циклы. Например, консервационное покрытие смывают горячей водой с добавлением моющих веществ. Из отработанной воды извлекают консервант (это обычно парафин), после чего ее фильтруют и повторно используют. Парафином же топят котел, нагревающий воду, а часть его снова используют для консервации. Невольно удивляешься – хотя работа, в общем-то, грязная, на линии – чисто, котельная с ее баками блестит краской.

А вот и участок антикоррозионной обработки. На стенах знакомая эмблема – белый круг с красным ободком и надписью "Waxoyl". Это швейцарский концерн, который в России представляет фирма "Рубикон". По отзывам наших автомобилистов, выполняемая на ее станциях обработка кузова весьма эффективна, а долговечность, похоже, близка к гарантированным шести годам. Мы, к сожалению, на редакционных машинах ее не испытывали, поэтому интересно было познакомиться с технологией поближе. Г-н Берг, удовлетворяя наш интерес, предложил побеседовать с одним из руководителей "Ваксойла", находящегося сегодня в Бремерхафене. Связавшись с ним по мобильному телефону, он сообщил, что тот приедет через десять–пятнадцать минут.

Тем временем рабочий в белом (!) халате открывает капот, багажник и двери очередной машины. Берет в руки пистолет со стволом-трубкой, которую поочередно вводит в отверстия всех полостей кузова.

Состав в виде тумана заполняет полость. Через несколько секунд вязкая пленка покрывает поверхности. После обработки сверху – капота, моторного отсека, крышки багажника и т. д. машину поднимают и работают снизу, продувая полости в дверях, лонжеронах, порогах. На днище и все что находится под кузовом наносят другой состав – почти черного цвета.

Я спрашиваю господина Берга, почему они выбрали "Ваксойл" среди многих именитых фирм. "Во-первых, – говорит он, – в среде профессионалов "Ваксойл" очень известен. Его продуктами пользуются такие гиганты, как "Тойота", СААБ, ИВЕКО, "Мицубиси", "Хонда" и многие другие. Во-вторых, мы ценим их высокое и стабильное качество, превосходящее во многих отношениях препараты других фирм. В-третьих, экологичность. Вы чувствуете какой-нибудь запах? Нет, потому что основа препарата не обычная, нефтяная, а восковая. Кстати, то, что зто покрытие не пахнет и не пачкает, очень ценят покупатели".



Материалы "Ваксойл" пойдут на обработку автомобилей ВАЗ.

К нам подходит мужчина средних лет. "Эрик Кнорп", – представляется он и оживляется, узнав, что мы знакомы с фирмой "Ваксойл" и хотим узнать подробности о ее продукции. "Сорок четыре года мы сотрудничаем с различными автомобильными компаниями, – начинает он, – нашими препаратами пользуются более 70 тысяч сервисных станций во всех частях света. Представляющий нас в Москве "Рубикон", помимо своих трех станций, имеет дилеров в десятке городов России – Санкт-Петербурге, Кемерове, Саратове, Воронеже и других. Так что, благодаря расширяющейся сети все больше и больше россиян смогут надежно защитить свои машины от коррозии, а краску от старения".

На наш вопрос, что отличает основные препараты "Ваксойла" от других подобных, он с улыбкой говорит: "А хотя бы зто" и, окунув палец в бочку с розоватой жидкостью и надписью "Ваксойл-120-4" (для полостей), облизал его. У нас рот свело, потому что зто не был трюк того профессора из анекдота.

"Не бойтесь, я не отравлюсь – зто же модифицированный воск со специями, а не вытяжка из нефти. Правда, он хорошо проникает во все щели, но у меня, слава Богу, язвы нет".

Он готов был попробовать и другой, черный препарат – для днища – "Хардвакс", но мы его остановили. "Не беспокойтесь, в нем тоже нет ничего из нефти, только воск с минералами. Не боится ничего попадающегося на дороге – воды, соли, песка".

Трудно было поверить, что такое нежное на вид покрытие может держаться несколько лет, не требуя, как нам привычно, возобновления через год-два. Г-н Кнорп пояснил, что "Ваксойл-120-4" почти бесцветен, а потому, чтобы определить, насколько сохранилась пленка в том или ином месте, в него ввели вещество, светящееся при облучении ультрафиолетом. По интенсивности света можно судить, надо ли повторять обработку. Проверку рекомендуется делать через два-три года.

Переходим в цех, где автомобиль защищают снаружи и обрабатывают салон. Здесь тоже – банки с змблемой "Ваксойл".

"Это препарат "100 Плюс", – говорит г-н Кнорп и берет в руки тампон. Смочив его составом, легкими движениями трет участок крыла ближайшей машины. Это – наша "Самара". Результат впечатляющий – обработанная поверхность блестит так, будто все остальное, казавшееся до зтого вполне отлакированным, покрашено матовой змалью.



Работа с "Ваксойлом" безопасна и для человека, и для костюма.

"До дня продажи сохранится?" – спрашиваю я. "Что? – почти возмущается г-н Кнорп. – Эта пленка так прочна, что выдерживает до ста моек. Это указано в названии. Кроме того, она защищает краску от старения, поскольку не боится грязного воздуха и даже кислотных дождей".

"Кстати, – говорит г-н Берг, – у нас есть участок обновления подержанных машин, где краску обрабатывают препаратом "Вакс97реп". После него старая краска выглядит нарядней, чем новая... на некоторых марках".

Одной из "некоторых" оказывается "Самара", шагрень на которой здесь стараются заполировать. Отчасти зто удается. К сожалению, зто не единственный дефект наших машин. На "Ниве", например, меняют сиденья, руль, колеса, стартер, генератор, рычаги стеклоочистителей (уже ржавые) и т.д. Может, не на всех, но на большинстве – точно. Такой вот "тюнинг"... Что касается устранения дефектов, то их перечень занимает целый лист, а трудоемкость – 9–10 часов! Обходится зто примерно в 800 долларов (для большинства марок подготовка длится 30–60 минут). Смотреть на все зто больно, а за державу – обидно. И мало утешает тот факт, что есть машины, изготовленные еще хуже – "Протон" из Малайзии. С него снимают для перекраски бамперы, на многих – двери, капоты. Полуразобранный вид зтих машин среди соседей-красавцев, попавших сюда лишь для косметической обработки, а никак не ремонта, производит тяжелое впечатление.

А вот и упоминавшийся участок подержанных машин. Здесь их обновляют, кое-что меняя по заказу дилеров. Немало хлопочут и в салоне: чистят, полируют... Используют, опять же, препараты "Ваксойл". Вот один с буквами "U.P.T." – им обрабатывают все мягкие материалы. Что он дает?

"Состав проникает в волокна, – поясняет г-н Кнорп, – и отталкивает пыль. Благодаря зтому ткань выглядит нарядной и на сиденьях меньше изнашивается, так как пыль – зто и абразив, истирающий волокна".

К сожалению, мне тогда не пришла мысль, что зтим составом полезно было бы обрабатывать верхнюю одежду наших горожан, поскольку она сильно изнашивается в общественном транспорте. Но спросить у г-на Кнорпа, допускает ли зто одежда, я смогу, только когда он приедет по делам в Россию. А может быть, они зтого не испытывали, нам самим надо попробовать?

Но вот что не требует испытаний, так зто антикоррозионная обработка автомобиля. В ней нуждается не только всякая новая, но и уже поездившая машина. Это давно уже поняли за рубежом и должны понять мы. И чем быстрее, тем лучше.

Борис СИНЕЛЬНИКОВ
Фото фирмы и Владимира Соловьева

ПОЧЕМ НА УКРАИНЕ "ЖИГУЛИ"?

Из каждых 100 автомобилей, встречающихся на дорогах Украины, 80 произведены в СНГ. Отечественные автомобили продолжают пользоваться в республике спросом, о чем свидетельствуют цены киевского авторынка (в таблице они приведены в долларах США, поскольку рынок оперирует, главным образом, долларовым эквивалентом).

Некоторые графы таблицы остались незаполненными. Это связано с тем, что в соответствующие годы модель выпускали в сравнительно малом количестве или вообще не производили. А пустая клетка в строке ЗАЗ-1102, относящаяся к 1996 году, отражает печальную ситуацию: Запорожский автозавод в минувшем году фактически не работал...

Модель	Год выпуска									
	1996	1995	1994	1993	1992	1991	1990	1989	1988	1987
ВАЗ-2104	6950	5900	5200	4900	4800	4400	3950	3700	3500	3350
ВАЗ-21043	6800	5950	5450	4800	4600	4300	4000	3900		
ВАЗ-2105	6850	6100	5500	4700	4400	4000	3800	3600	3450	3200
ВАЗ-21051	6900	5600	5000	4900	4450	4100	3800	3500	3300	3200
ВАЗ-2106	7000	5800	5000	4650	4300	4100	3700	3550	3400	3100
ВАЗ-21063	7200	5850	5050	4500	4100	3900	3750	3700	3350	3000
ВАЗ-2107	7100	6300	5800	5300	4700	4400	4150	3900	3750	3500
ВАЗ-2108	7200	6400	5800	5250	5000	4400	4200	4000	3700	3400
ВАЗ-2109	7250	6700	6250	5800	4950	4800	4450	4200	3900	3700
ВАЗ-21093	7300	6800	6300	5900	5500	5200	5000	4800	4600	4200
ВАЗ-21099	9500	8700	7800	6850	6500	6200				
ВАЗ-2121	7800	7200	5800	5300	4800	4650	4400	4200	3700	3200
"Москвич-2141"	5200	4800	4000	3300	2700	2400	2300	2250		
ГАЗ-24-10		5800	5350	5200	4900	4600	4100	3850	3200	
ГАЗ-3102	10300	9100	8200	7700	7300	6500	6400	6100		
ЗАЗ-968М		1400	1250	1100	950	800	750	650	600	
ЗАЗ-1102	3300	2800	2500	2250	2100	1900				

От отдела автомобильной жизни

Для россиян эта информация едва ли имеет практическую ценность. После выхода в свет скандально известного Постановления № 808 везти отечественные автомобили из стран ближнего зарубежья стало невыгодно. Ведь их придется растаможивать по единой ставке: 1 ЭКЮ за 1 $см^3$ двигателя! Правда, с начала нынешнего года облегчилась участь переселенцев, переезжающих из бывших союзных республик на постоянное жительство в Россию (раньше льготы касались лишь вынужденных переселенцев, беженцев). Им нужно будет платить за таможенную очистку "жигулей" по 0,3 ЭКЮ за 1 $см^3$ двигателя. Но все равно эта "наценка" делает покупку отечественных машин за пределами России бессмысленной.

Кстати, это обстоятельство не мешает нашим ВАЗам быть на Украине в цене. Более того, средние цены на отечественные машины в России, пусть символически, но ниже, чем у незалежных соседей (вы можете их сравнить, заглянув в рубрику "Цены "За рулем"). А вот "Таврия" на ее родине чуть-чуть дешевле. Так что, несмотря на всё разделы и разводы между государствами, у нас остается единое вазовско-зазовское пространство...

К БУРЕНКАМ – НА "МЕРСЕДЕСЕ"

Наша деревня под Курском самая обычная: церковь с колокольней на возвышенности, мутная речка вдоль улиц, двадцать верст от Южной железной дороги и столько же – от трассы Москва–Симферополь. До нашей Китаевки дорогу покрыли асфальтом лет десять назад. Тогда, видимо, и стали появляться в нашей глуши частные легковушки. Раньше только у председателя колхоза была "Нива" да "Победа" у престарелого директора школы. Конечно, не только твердое покрытие вдоль свекловичного поля подтолкнуло сельчан приобретать потрепанные "копейки" и непрестижные "москвичи". В это время городские автолюбители стали активно избавляться от старья, а мы в деревне, совсем не избалованные свободой передвижения на личном транспорте, рады были и "Запорожцу".



Фермеры в ту пору воодушевленного труда и относительного либерализма банков купили себе новенькие грузовики, а некоторые – даже ульяновские вездеходы. Тогда же дали возможность приобрести машину за мясо, и в селе появились еще два советских джипа в обмен на стадо бычков. Но основная волна машин пришлась на последние три-четыре года, когда "жигуленка" можно было приобрести за тысячу долларов, а ЗАЗ – всего за два миллиона деревянных.

На январь 1997 года в нашей Китаевке – двести дворов – паркуется не меньше сорока машин. Постараюсь не надоедать своей статистикой, но все-таки приведу несколько цифр: "москвичей" (412, 2140, 2141) – 9; "жигулей" (2101–2107) – 8; "запорожцев" – 5; "волг" – 5; УАЗов – 6. И по одной "Шкоде", "Ауди-80", БМВ.

У меня брат тоже фермер, и у него в хозяйстве давно есть грузовик и тяжелый трактор, а вот этой осенью за весь свой урожай пивоваренного ячменя, оцененного государством в 20 миллионов, купил мой Володька "Мерседес" тринадцати лет от роду. Машина отличная: и дороги ей наши не страшны, и ремонт не шибко дороже "жигулевского"... До зимы вот доехали, пока не жалуемся.

Последнее время люди у нас на селе как-то перестали бросаться на дешевизну и доступность автомобильных реликтов. Стали присматриваться, копить деньги на технику поновее и посолиднее. Видимо, наш "Мерседес" – это первая ласточка к обновлению сельского автопарка.

Курская область **Г. БОРЗЕНКОВ**

ПОРТРЕТ НА ФОНЕ ВЛАДЕЛЬЦЕВ

Весеннее шоссе свободно. Лишь изредка проносящиеся встречные добавляют в кровь толику адреналина. Впереди замаячила другая машина – и вот педаль газа нажата до упора, из-под капота раздается басовитый гул потревоженного мотора... Догоним ли? Или двигатель, вяло чихнув, откажется набирать обороты? Или, чего доброго, вообще заглохнет? Возможно, такая картина возникала перед глазами директора любого автозавода. Политэкономические правила движения давно изменились, но автомобильная отрасль по инерции продолжает свой путь. В ту ли сторону? Кто-то уже в тупике. Другие все еще мчатся куда-то, оставляя "на потом" замену изношенного оборудования. Кто оценит эти усилия? Должен бы – потребитель. И он, отгороженный от заморских соблазнов заботливой рукой государства, действительно покупает отечественные машины. Только счастлив ли он? Или хотя бы удовлетворен?



Диаграмма 1. Сравнительный объем рынка новых и подержанных машин.

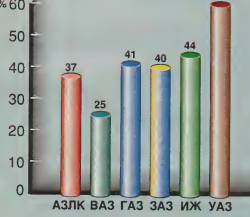


Диаграмма 2. Доля владельцев, которые не пользуются услугами СТО.



Редакцию "За рулем" также интересуют эти вопросы, и она несколько лет назад начала анкетирование читателей. Как вы знаете, на последнюю анкету было получено 36 тысяч ответов. В прошлом номере (1997. № 4) мы дали их краткий обзор – прямо скажем, малоутешительный для нашего автопрома. Здесь продолжим знакомить вас с мнением "коллективного разума" немалого отряда коллег-автомобилистов.

Сосредоточим внимание на шести самых распространенных марках: АЗЛК (ныне АО "Москвич"), ВАЗ, ГАЗ, ЗАЗ, ИЖ и УАЗ, а "вне зачета", для сравнения, приведем и данные иномарок. Для удобства мы привели показатели в общую форму – как в соревнованиях, где, сложив все оценки и разделив их на число судей, получают некий "средний балл". Надо сказать, балл и впрямь оказался весьма "средним" – точнее, как говорили когда-то в школах, "посредственным": ни один завод ни по одной позиции не получил даже "четверки"! Выходит, как в поговорке: "Посредственность – то, что по средствам". По, в общем-то, ограниченным средствам большинства автомобилистов. Доказательства? Пожалуйста: только половина из опрошенных смогла купить новые автомобили, остальные довольствовались подержанными (см. диаграмму 1)!

И те, и другие обзавелись машинами, естественно, чтобы ездить. Анкета содержала четыре "ездовых" вопроса, с которых и начнем (см. таблицу 1). Определение наиболее комфортабельных автомобилей никаких трудностей не вызвало – это, конечно же, "волги" с баллом 3,37. Аутсайдер тоже очевиден – УАЗ (2,45). Поведение на дороге у всех примерно одинаково (3,6) – кроме ИЖей (3,32), которые, и об этом не раз писал наш журнал, в некоторых режимах движения недостаточно устойчивы. Шасси этих машин родом из шестидесятых, и оно плохо приспособлено к современным скоростям. А вот наиболее маневренным читатели считают... ЗАЗ (3,67). Заметим, что у занявшего последнее место УАЗа (3,18) радиус поворота почти такой же. Интересно, что же отодвинуло "козлика" на последнее место – "негабаритная" ширина, неважный обзор (назад – вообще нулевой) или, что более вероятно, тяжеленный руль, мечтающий об усилителе? С эластичностью УАЗу тоже не повезло – предпоследнее место (3,13, последнее, и заслуженно, у АЗЛК, ИЖа и ЗАЗа – 3,0). Видимо, само понятие эластичности двигателя еще не прижилось в лексиконе водителей, поэтому "допотопные", как любит говорить один постоянный автор ЗР (более точно было бы "времен хрущевской оттепели"), моторы "Волги" (3,23) и УАЗа проиграли "жигулевскому" (3,4).

Работает двигатель ВАЗа (см. таблицу 2) тоже в среднем лучше, чем у остальных "соискателей", – оценка 3,68. Удивительно, но на втором месте ИЖ (3,56). Как известно, хорошо собранный уфимский мотор до-



Диаграмма 3. Общая оценка автомобилей.

Таблица 1

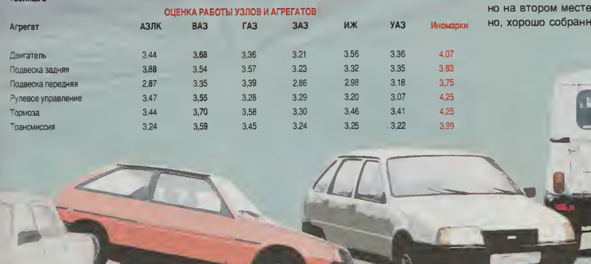
"ЕЗДОВЫЕ" КАЧЕСТВА АВТОМОБИЛЕЙ

Параметр	АЗЛК	ВАЗ	ГАЗ	ЗАЗ	ИЖ	УАЗ	Иномарки
Комфортабельность	3,14	3,10	3,37	2,61	2,71	2,45	4,04
Маневренность	3,48	3,59	3,30	3,67	3,29	3,18	4,28
Поведение на дороге	3,61	3,62	3,60	3,45	3,32	3,55	4,20
Эластичность двигателя	3,00	3,40	3,23	3,00	3,00	3,13	4,07

Таблица 2

ОЦЕНКА РАБОТЫ УЗЛОВ И АГРЕГАТОВ

Агрегат	АЗЛК	ВАЗ	ГАЗ	ЗАЗ	ИЖ	УАЗ	Иномарки
Двигатель	3,44	3,68	3,36	3,21	3,56	3,36	4,07
Подвеска задняя	3,88	3,54	3,57	3,23	3,32	3,35	3,83
Подвеска передняя	2,87	3,35	3,39	2,86	2,98	3,18	3,75
Рулевое управление	3,47	3,55	3,28	3,29	3,20	3,07	4,25
Тормоза	3,44	3,70	3,58	3,30	3,46	3,41	4,25
Трансмиссия	3,24	3,59	3,45	3,24	3,25	3,22	3,99



живает без проблем до 200 тысяч километров пробега. Если рукастый владелец, купив машину, тут же разберет и соберет (хорошо!) двигатель – тот сможет работать и работать на радость автомобилисту. Странно только, что на машинах АЗЛК такой мотор служит заметно хуже (3,44).

ВАЗы – как выяснилось, довольно неплохие машины. У них нормальное рулевое управление (3,55), тормоза (3,70), а уж о трансмиссии с "вечной" (в недавние годы) коробкой передач и беспроблемным (тогда же, но память об этом еще жива) задним мостом можно даже не упоминать (3,59). Ближайший преследователь – ГАЗ, лишь в "рулевом" зачете он пропустил вперед АЗЛК (3,47). Зато у последнего – самая лучшая задняя подвеска (3,88, кстати, очень высокий балл). ГАЗ и здесь на втором месте, правда, с большим отрывом – 3,57. Передняя подвеска у всех машин, судя по ответам, хуже, чем задняя – это нетрудно понять: ведь в ней намного больше деталей, требующих внимания водителя. И цифры подтверждают неизбывное стремление к простоте: на первом месте... шкворневая подвеска "Волги" (3,39). Вероятно, цельная балка на рессорах была бы еще более привлекательна, и только сложный передний привод помешал УАЗу занять первое место в этой, как говорят, номинации.

Расходные материалы для отечественных машин можно разделить на две группы. Первая – масла, фильтры и колодки, как и для зарубежных. Вторая – всевозможные детали и запчасти, поглощаемые любимым транспортным средством с завидным аппетитом. Этот аппетит во многом зависит от качества сборки машины (см. таблицу 3). Здесь на первом месте ВАЗ (3,49), а вот на втором – неожиданно – ИЖ (3,29). Замыкающим опять стал УАЗ (3,01).

Похожая картина с качеством окраски кузовов: ВАЗ – 3,30, УАЗ – 2,78. Как красят вездеходы для армии, объяснять, видимо, не нужно. Кстати, второе место по качеству окраски делят ГАЗ и ЗАЗ – 3,18.

Гораздо хуже – просто отвратительно – обстоят дела с коррозионной стойкостью кузовов. ГАЗ, единственный из всех, с натяжкой получил "троечку" (3,01), остальные еще меньше, и последний – все тот же УАЗ – 2,51. Это вполне соответствует повседневному опыту – вседорожники отечественного производства ржавеют поразительно быстро, даже быстрее, чем "москвичи" с АЗЛК (2,71). Таким положением могут быть довольны разве что продавцы антикоррозионных составов.

Таблица 3

ОЦЕНКА КАЧЕСТВА И РЕМОНТОПРИГОДНОСТИ АВТОМОБИЛЕЙ

Качество	АЗЛК	ВАЗ	ГАЗ	ЗАЗ	ИЖ	УАЗ	Иномарки
Сборка	3,08	3,49	3,18	3,04	3,29	3,01	4,39
Окраска кузова	3,07	3,30	3,18	3,18	3,02	2,78	4,15
Коррозионная стойкость	2,71	2,95	3,01	2,94	2,75	2,51	3,95
Снабжение запчастями	3,33	3,95	3,40	2,61	3,61	3,47	2,85
Удобство обслуживания	3,34	3,34	3,51	3,06	3,26	3,25	3,79

Но вот машине потребовался ремонт. Сначала, конечно, запчасти. Почти повсеместно и почти на "четверку" (3,95 балла) оценивают автомобилисты снабжение "жигулевскими" деталями. Это, кстати, наиболее высокий балл во всем нашем исследовании. С остальными марками тоже не слишком плохо, кроме "незалежного" ЗАЗа – 2,61. Лидер в удобстве обслуживания – ГАЗ, а "Запорожец" (речь в основном именно о нем, а не о "Таврии") и здесь отстающий – 3,06.

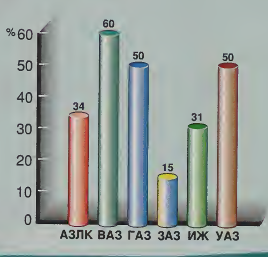
Не все владельцы еще освоили навыки авторемонта. Что ж, обращаться на СТО? Был в нашей анкете и такой вопрос. Ответом послужило... молчание. От 25 (ВАЗ) до 41 (ГАЗ), и даже 60 (УАЗ) процентов наших респондентов не пользуются услугами станций (см. диаграмму 2)! Странно, но из тех, кто к "официальным" мастерам все же обращается, наилучшее впечатление о них именно у владельцев "волг" и УАЗов – средняя оценка примерно 3,2–3,3 балла.

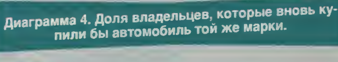
Если вы заглянули в колонку, где приведены оценки иномарок, поневоле загрустите: практически по всем показателям – "четверки", на балл выше, чем у отечественных машин. Разве что подвески подкачали – слабоваты они для наших дорог, поэтому АЗЛК может праздновать свою небольшую победу в зачете "задние подвески". А еще наши машины, конечно, лучше снабжают запчастями – только иномарка ЗАЗ в этом им уступает. Последнему парадоксу нелегко найти объяснение – разве что, детали к "запорожцам" приходится искать намного чаще.

Остается вычислить общие оценки для шести наших "соискателей". Наилучшую, как и ожидалось, заслужил ВАЗ – 3,55 (диаграмма 3). Вплотную за ним следует ГАЗ – 3,49. Третье место делят УАЗ и АЗЛК – 3,33, далее – ИЖ (3,27) и ЗАЗ (3,12). Не удовлетворившись только этой констатацией, мы проверили, действительно ли эти машины столь "удовлетворительны". Для этого пересчитали в процентное отношение ответ на вопрос о замене автомобиля (см. диаграмму 4). Выясняется, что 60% приверженцев ВАЗа намерены и в дальнейшем иметь дело со "своей" маркой. Так же поступят 50% владельцев "волг" и УАЗов. "Москвич" и ИЖ сохранят не более трети поклонников. А ЗАЗу вскоре, вероятно, придется трудновато – всего 15% водителей "запорожцев" собираются купить "таврии". Рассчитывать этому заводу, по крайней мере в России, остается только на новичков в автомобильном мире.

Вы можете удивиться: как же, ведь все машины заслужили в лучшем случае твердую "троечку" – покупать их опять? Логика проста: наши читатели – реалисты и не мечтают о несбыточном, рассчитывая в основном на продукцию родного автопрома. А насчет оценок... Что же, видимо, отечественные заводы работают под лозунгом: "Удовлетворись удовлетворительным".

Редакция




Диаграмма 4. Доля владельцев, которые вновь купили бы автомобиль той же марки.

САAБ-9000 – ВЫБОР ИНТЕЛЛИГЕНТА



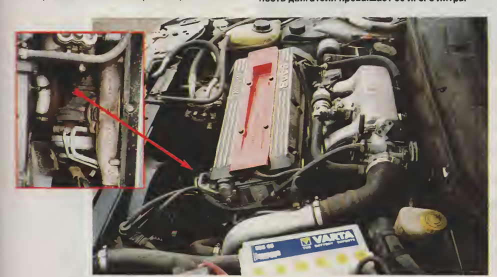
Все чаще потенциальные покупатели иномарок у нас в стране обращают внимание на СААБ. Действительно ли "швед", некогда почти неизвестный в России, настолько хорош, чтобы затмить для кого-то "Мерседес" и БМВ? Разобраться в этом объективно попытался Михаил ГОРБАЧЕВ.

В Европе на СААБах традиционно ездят журналисты, врачи, архитекторы и... студенты. Последним шведский лимузин достается из третьих, а то и из четвертых рук. Предмет нашего теста – тоже немолодой СААБ, с пробегом около 140 тысяч километров. Заметим, однако, что все они пройдены по российским дорогам. Каково состояние автомобиля после многолетней эксплуатации и на что он еще пригоден?

Многих привлекает к СААБу оригинальный дизайн в сочетании с привычно высокой шведской безопасностью. СААБ-9000 существует как бы вне времени, он (благодаря модернизации) вполне современен, хотя создан в 1983 году. Дизайнерам удалось найти то неповторимое, что прослеживается и в общем облике автомобиля, и в каждой детали. Сконструировать кузов с оригинальными обводами было тем сложнее, что несущая конструкция пола кузова идентична автомобилям "ФИАТ-Крома", "Альфа-Ромео-164" и "Лянча-Тема". Тем не менее СААБ не слился с итальянскими аналогами благодаря таким характерным элементам, как облицовка, форма задней части кузова и т. д.

Тестируемый образец – 1992 года выпуска, имеет обозначение 9000CS. Это означает, что его кузов – пятидверный хэтчбек. Спинку заднего сиденья можно откинуть и перевозить крупногабаритный груз. Другая модификация – 9000CD выполнена как традиционный четырехдверный седан, ее грузовместимость значительно меньше, чем у модели CS. Тем не менее багажник модели CD поражает своей вместительностью – 562 л. У модели CS он вмещает 487 л, а в разложенном состоянии – 1397 л. Грузоподъемность автомобиля – около 600 кг.

Садимся за руль. Похоже, рабочее место водителя подойдет и грузному человеку, и хрупкой женщине. Сразу возникает ощущение добротности. Помня об авиационной специализации фирмы СААБ, невольно пытаюсь найти сходство с кабиной самолета. Прямого – нет, тем не менее приборный щиток самобытен, он не напомнит вам другие автомобили. Но вот загвоздка: чтобы подать сигнал, нужно надавить одну из двух кнопок на рулевом колесе. Неудобно, если вы привыкли слегка ударять по мягкой накладке на ступице руля.



Благодаря турбокомпрессору удельная мощность двигателя превышает 80 л. с. с литра.

Двухлитровый турбомотор с охлаждением наддувного воздуха, развивающий 165 л.с., оказался очень динамичным. На улице холодно и сыро, асфальт влажный – так что пробуксовку ведущих колес ощутил при первом же трогание: показалось, что СААБ стартует еще резвее, чем указано в технической характеристике (время разгона с места до 100 км/ч – 8,9 секунды). (Кстати, как показывает практика, моторесурс этого довольно мощного двигателя вполне достаточен для пробега 200 тысяч километров.)

В Европе за СААБами ходит нехорошая слава автомобилей с очень дорогим обслуживанием. Посмотрим, сколько стоит оно в Москве, на фирменной СТО ассоциации ГЕМА. Передо мной заказ-наряд, в который вошли замена масла с фильтром, свечей, тормозных колодок, электродатчика, а также диагностика электрооборудования и разных мелочей. Сюда же включен ремонт одного колеса. Стоимость запасных частей и материалов составила 826 тыс. руб., да за работу уплачено 1 млн. 813 тыс., при норме стоимости одного часа работы автомеханика 49,02 доллара. Наряд датирован 1993 годом, когда 1 доллар стоил 4201 руб., так что стоимость работы составила в долларах 431,56. В 1996 году разбили ветровое стекло. За новое уплачено 260 долларов, а установка с вклейкой обошлась в 927 975 рублей.

Если, не дай Бог, выйдет из строя турбонагнетатель, то в Германии он стоит 1400 марок без установки. А если придется заменить глушитель в сборе (едва ли не единственное, что ржавеет на СААБе), то можно легко выйти за 2000 немецких марок. Я так подробно остановился на ремонтных и эксплуатационных расходах, чтобы читатели – потенциальные покупатели СААБа – смогли оценить, во что им обойдется шведский автомобиль. Стоит добавить, что первые сто тысяч этот СААБ пробежал по России без поломок – совершенно нормально для добротной машины. Вполне возможно, что расходы на бесконечные замены шаровых шарниров, крестовин, амортизаторов, рулевых тяг, термостатов и т. д., столь обременительные для владельца отечественной машины, могут в сумме даже превысить затраты на эксплуатацию крепкой иномарки.

Каково же состояние тестируемой машины после пробега 140 тысяч километров по нашим дорогам? При трогание слышны щелчки в передней подвеске из-за чрезмерного износа сайлент-блоков передних рычагов – скорая замена их неизбежна. На кузове очагов коррозии нет, не считая ржавых царапин от неудачной парковки. СААБ придает огромное значение антикоррозионной обработке и защите кузова.

Много машин попадает к нам уже подержанными из-за границы. Там СААБ, признанный король автобанов, зарекомендовал себя как настоящий пожиратель километров. Поэтому много экземпляров так называемых "молодых подержанных" – с очень большим пробегом при малом возрасте.

"За рулем" не раз советовал при покупке иностранного автомобиля выбирать наиболее простые модели: чем меньше "наворотов", тем дешевле будет эксплуатация машины. Но нет: у "нашего" СААБа – 16-клапанный двигатель с турбонаддувом, кожаная обивка салона, электрические стеклоподъемники и еще много приятных "игрушек". Но ведь и СААБ, бывает, ломается. В зарубежных источниках упоминают дефектные масляные насосы, не всегда четко работающую электронику впрыска топлива, дефекты турбонагнетателя. О том, сколько стоит их устранение, я уже сказал. Автоматическая коробка передач, например, боится грубого или неумелого обращения. Вернее, оно обойдется дороже, чем в случае с механической. Впрочем, нечеткое переключение передач, быстрый износ сцепления или пробитая прокладка головки блока (особенно у наддувных машин), неравномерная работа передних тормозов тоже принесут немало хлопот.



Подштамповка для номерного знака служит своеобразной ручкой двери – это удобно. А вот зауженный проем багажника, скорее, минус.

Но хватит о грустном – совсем необязательно ваш СААБ будет страдать какими-то хроническими болезнями из перечисленных. Посмотрим, что говорят о надежности СААБов компетентные источники. Вот отчет немецкой фирмы "Декра". Технический осмотр без нареканий проходят 77% трехлетних СААБов, а среди семилетних 56,2% получают "добро" с первого раза. Всего 8,1% среди "забракованных" по техническому состоянию имеют серьезные неисправности. Чаще всего нарекания вызывают приборы освещения, бывают замечания по мотору – обычно это подтекание масла. Даже у такой надежной марки, как "Вольво", эти показатели хуже. Судя по статистическим данным, надежнее СААБа только "мерседесы" и... "Мазда". Не случайно по результатам опроса, проведенного немецким журналом "Ауто Бильд", 75% владельцев СААБов абсолютно довольны своим выбором, 70% из них непременно снова купят СААБ, когда придет время менять машину, несмотря на дороговизну обслуживания и деталей (впрочем, на последнее жалуются всего 26% опрошенных – видимо, потому, что интеллигенция в Германии зарабатывает неплохо).

Подытожу: ярко выраженный характер "индивидуалиста" проявляется в СААБе в полной мере. При этом "СААБ-9000 турбо" – очень удобный, безопасный и мощный автомобиль, качество и отделка которого безукоризненны. А за это надо платить.

Фото автора

Панель своей средней частью напоминает приборный шкаф, но для водителя она удобна. Мелкие элементы интерьера удачно сочетаются; кронштейны зеркала улучшают его обтекаемость.



ЭТАПЫ РАЗВИТИЯ МОДЕЛИ

- **1984, май – начало производства модели СААБ-9000CS (хэтчбек) с мотором 2 л "турбо"(129 кВт/175 л.с.).**
- **1986, февраль – СААБ-9000i16 (шестнадцатиклапанный без наддува): 2 л, 94 кВт/130 л.с.**
- **1987, сентябрь – СААБ-9000 с турбокомпрессором, имеющим водяное охлаждение, АБС (за доплату).**
- **1988, апрель – начало производства модели 9000CD с кузовом седан, надувная подушка (за доплату).**
- **1991 – новая модификация с измененной внешностью; двигатель 2,3 л "турбо" (147 кВт/200 л. с.); модель "9000 Аэро" (166 кВт/225 л. с.); повышенная пассивная безопасность.**
- **1992 – улучшенный вариант электроники СААБ-ТРИОНИК.**
- **1995 – "фэйслифтинг" (обновление внешности) модели CD.**

АВТОРЕМОНТ: ВЗГЛЯД ИЗНУТРИ

Анатолий Вайсман хорошо известен нашим читателям. Цикл статей о ремонте автомобилей ВАЗ, публиковавшихся с 1979 по 1984 год, помог многим автолюбителям перейти "на ты" с их железным конем. Недавние статьи "Трудные случаи ремонта" (ЗР, 1997, № 1, 2) продолжили начатое почти двадцать лет назад дело. Многие годы работы и авторитет в крупнейшем тогда столичном центре автосервиса, а ныне – собственное, успешно работающее предприятие по ремонту машин позволяют назвать Анатолия Михайловича "профессором автосервиса". Его лекцию мы предлагаем вашему вниманию.

ОТ ОБСЛУЖИВАНИЯ "ТЕХ" – К ОБСЛУЖИВАНИЮ ВСЕХ

Нынешний автосервис вызывает у меня двоякое чувство. Хорошо, что появляются новые и новые СТО: дефицит услуг остался, наконец, в прошлом. С другой стороны, вызывает опасения низкая квалификация автослесарей – в сферу сервиса кинулись все кому не лень; беда многих сегодняшних станций, мастерских, гаражей – дилетантизм работников.

Ремонт и обслуживание автомобилей всегда слыли прибыльным делом (в чем спорили с торговлей – вспомните рейтинг профессий лет пятнадцать назад: мясник, автослесарь... и где-то в самом конце – инженер). С тех пор инфляция съела многие преимущества торговли продуктами питания, но только не автосервиса. Здесь цены на услуги росли быстрее, чем падал рубль. Судите сами: в 1980 году по прейскуранту Б-50 Госкомцен замена сцепления на "шестерке" стоила 9 рублей; сейчас в среднем – 350 тысяч рублей, то есть почти в 40 тысяч раз больше. Регулировка "на токсичность" обходилась в целковый, теперь – в 40–50 тысяч. И так по многим позициям – рост в двадцать, тридцать, сорок тысяч раз! Для сравнения: за эти годы хлеб в Москве подорожал "всего" в десять–двенадцать тысяч раз... Цены не сбивает даже возросшая конкуренция.

Не только кажущаяся легкой возможность "зашибить деньгу" привлекает к сервису потенциального предпринимателя. Еще – стабильность (спрос на высококачественные услуги будет всегда и, заметьте, со стороны небедных людей, которые позволяют себе иметь автомобиль), еще – скрытность (сиди себе в гараже, ковыряйся потихоньку с машиной – никакая налоговая полиция не придет), еще – видимая простота работы (а чего уметь-то – разобрал-собрал; набора гаечных ключей достаточно, чтобы слыть профессионалом) и т. д., и т. п.

Вот и наводняют автосервис случайные, неграмотные люди. Какой-нибудь неуч, наверное, и хотел бы выполнить ремонт хорошо, да не знает как. И ведь никто не научит его ни приемам, ни технологии работ. Раньше, например, на ВАЗе действовала целая система повышения квалификации "сервисменов" – где она сейчас? Опыт современного предприятия часто базируется на знаниях того самого слесаря, ушедшего в свое время с государственной СТО, но ведь его багаж ограничен!

Не надо думать, что я за тот, прежний, сервис, "автотехобслуживание" – "тех", а не "этих". Не могу не отметить отрадный факт – денежный блеск в глазах, без которого невозможно было представить ни одного "сервисмена" восьмидесятых, сегодня уже не всегда обязательная черта. И если раньше клиент был рабом автосервиса, то сейчас он хоть иногда его повелитель.

КТО ЕСТЬ КТО

Но достаточно общих мыслей, посмотрим на структуру современного сервиса. Если делить предприятия по размерам, получается следующее.

Самые крупные – бывшие государственные СТО, ныне ставшие акционерными обществами или чем-то подобным. Большинство профессионалов оттуда ушли, прихватив не только бесценный опыт, но и часто кое-какой инструмент. От прежних времен эти станции унаследовали обычай работать на два кармана – личный, слесарский и общий (раньше – государственный) – и дурные манеры в обращении с клиентами. Знаете, работник говорит с вами, а сам шарит глазами по цеху, где бы урвать рублишко. Не сомневайтесь – урвет, да и с вас снимет. Раньше, да и теперь, имея в виду подобные СТО, перефразировали Пушкина: не дай вам Бог увидеть русский сервис, бессмысленный и страшный.

Обособленно стоят станции зарубежных фирм или их импортеров. Здесь обслуживают иномарки, но не гнушаются, будучи незагруженными, выполнять отдельные работы и для "жигулей". Обученный персонал, классное оборудование, чистота, уважение к клиенту – в общем, то, к чему безуспешно стремилась система государственных СТО. Правда, дорого – 40 и больше долларов за час работы. Плохо выполненный заказ – ЧП, но проколы все же бывают (пример описан в ЗР, 1996, № 6 – **ред.**). Есть похожие предприятия, принадлежащие нашим фирмам (или даже гражданам), где берутся за любой автомобиль. Пока таковых немного, но в будущем это, скорее всего, альтернатива прежнему автосервису.



Дальше идут небольшие предприятия – до пяти постов. Это едва ли не самый массовый сегодня вид мастерской. Весьма разношерстное оборудование, нередко вполне профессиональное. Асы техобслуживания ушли именно сюда, отказавшись от приобретенных на государственных СТО вредных привычек вроде требования чаевых. Хорошее качество, терпимые цены делают мелкие станции привлекательными для клиентов, многие из которых становятся постоянными. Очевидная нерадивость здесь скорее исключение из правил: ведь каждый слесарь на виду, что способствует личной ответственности за работу. Здесь могут ошибиться не со зла, а по незнанию (хотя клиенту от этого не легче!).

И наконец, "нелегальный" сервис – знакомый умелец в соседнем гараже, бывший профессиональный работник автосервиса, вчерашний школьник с технической жилкой... Состав – самый разнообразный, объединяет же всех полное игнорирование налоговой системы. А она такова, что стимулирует отток специалистов в ремонтное "подполье". Работают здесь в меру сил, качественно и, главное, берут недорого. Вот только способны сделать далеко не все: разобрать-собрать – пожалуйста, а вот точно отрегулировать – увольте, оборудования-то нет, да и квалификация не та. Соответственно, и ценность такого труда невысока.

Как правило, у "нелегалов" есть фирменное блюдо, на котором они специализируются, достигая вершин своего дела. Пример – жестяные и покрасочные работы, любимые многими вольными художниками.

Вообще, любое предприятие сервиса редко полностью универсально. И раньше, и теперь существовала специализация – та станция делает техобслуживание и ремонт, эта – "жестянку", третья только устанавливает радиоаппаратуру...

Нельзя сказать, что СТО, выполняющая ремонт двигателей, лучше другой, специализирующейся на ходовой части. Грань, отделяющая злаки от плевел, проходит не здесь. Высший пилотаж в автосервисе – это диагностика и регулировка. Скажем, ремонт особой квалификации может и не требовать: в конце концов, автомобиль собирают на конвейере отнюдь не гении механики; соответствввно, чтобы его частично разобрать, тоже больших знаний не надо. А вот "поймать" скрытую неисправность, определить, что нуждается в ремонте – работа творческая и наиболее ценимая. Хотите пример – пожалуйста. Если, не мудрствуя лукаво, вам предлагают купить новый карбюратор или, допустим, "трамблер" – вряд ли перед вами профессионал. В 95% случаев обращения эти приборы можно отремонтировать.

Естественно, для поиска дефекта нужна аппаратура – надо заметить, недешевая. Но к оборудованию мы вернемся, а пока еще пара отличий классных СТО от всех прочих. Первое – это гарантия на проведенные работы и документ, ее подтверждающий. Понятно, последнее "нелегалов" не касается.

Второе – минимальный набор запчастей прямо на СТО. При нынешнем изобилии посылать клиента на рынок за каждой лампочкой или фильтром – несолидно.

Выражаясь высокопарно, лицо любой станции сервиса – оборудование. По нему можно хотя бы приблизительно оценить возможности СТО, чтобы решить – доверять ей или нет. Примерный комплект инструментов мастерской, специализирующейся на ремонте и отладке двигателей, выглядит так.

Первая группа – средства измерения. Нужны: штангенциркули, микрометры, нутромеры, щупы, притирочная плита, весы, приспособление с индикатором для регулировки клапанов, динамометрический ключ.

Затем – инструмент для ремонта. Кроме ключей рожковых, накидных, торцевых, отверток и прочего обычного слесарного набора, необходимы различные приспособления, развертки, съемники, оправки – для установки поршневой группы в цилиндр, для притирки клапанов, для установки сальников, замены направляющих втулок клапанов, "рассухариватели" и т. п. Сюда же отнесем лебедку или подъемник (лучше и то, и другое), пресс на 10–15 т, небольшую печь, компрессор, гайковерты. Полезен небольшой токарный станок.

Третье – средства диагностики. Это – компрессометр, газоанализатор, манометры для проверки систем питания и смазки, вакуумметр, мотор-тестер, позволяющий выявить неисправность электрических цепей. Желательно, чтобы тестер "умел" определять баланс мощности по цилиндрам.



КЛИЕНТУРА

Клиент нынче требовательный и разборчивый. Это раньше он был доволен уже тем, что попал на станцию. Сейчас его на сервис надо заманивать качеством, ценой, гарантией. Клиенты тоже классифицируются, причем довольно легко.

Первые – редкие гости. Это люди, которые застряли со своими старыми автомобилями в новой экономической системе. Они стараются все делать сами – отчасти из экономии, отчасти из боязни плохого качества ремонта. Но все же в поисках специфичных услуг к сервису изредка обращаются – например, поменять сцепление. Объем работы четко оговаривают, выясняют дотошно стоимость, торчат около машины, суетятся, смотрят под руку. Эти клиенты – не подарок. Провозишься с какой-нибудь "шестеркой" 1978 года выпуска несколько часов, стараясь, чтобы она не испустила дух тут же на подъемнике, а отдачи почти ноль, выручка меньше затрат.

Пожилой автомобиль всегда обслужить тяжелее, чем новый, но не всегда это невыгодно. Есть вторая группа клиентов, благодаря которой, наверное, и сокращается первая. Это, как правило, представители молодежи, купившие недорогой подержанный автомобиль и теперь стремящиеся поставить его на колеса. На ремонт они иногда готовы потратить сумму, сопоставимую с ценой машины. Для СТО это, конечно, удобнее и выгоднее – брать один автомобиль с большим объемом работ и заниматься им целый день, чем обслужить десяток машин с мелочевкой. Клиенты из этой группы часто становятся постоянными, переходя в следующую категорию.

Третья группа, ранее малочисленная, сейчас приносит основной доход. Это те, кто активно использует личный автомобиль в служебных целях, накатывая за год не один десяток тысяч километров. Обслуживание и ремонт им, как правило, оплачивает работодатель, поэтому за сроками очередного ТО они следят. Кстати, для этих клиентов именно ТО – основная услуга, ведь многие меняют машины раз в год или два.

Вплотную к ним стоит четвертая группа, которая эксплуатирует авто, принадлежащие фирмам, банкам и т. п. Общая черта – доверие к станции сервиса, выбранной на долгое время, экономия времени (машину оставляют на день и отправляются по своим делам) и некоторый размах: иногда их приходится отговаривать от неоправданных трат на замену вполне еще работоспособных узлов.

Пятая группа – "прочие". Это и обычные частники на автомобилях среднего возраста с небольшим годовым пробегом, и залетные иномарочники.

Исходя из этой классификации, легко определить основные виды работ: плановое техническое обслуживание и регулировка; не реанимация автомобиля, а профилактика, требующая, впрочем, не меньшей квалификации.

Вот таков он, нынешний сервис. В заключение пожелаю читателям не задерживаться в первой категории клиентов, а переходить в третью и четвертую. Вопросы есть? Если нет – до следующей лекции.

Конспектировал Антон ЧУЙКИН

РОСТ – МЕДЛЕННЫЙ, НО ВЕРНЫЙ

Выпуск автомобилей продолжает расти: в 1996 году изготовлено 1042 тысячи легковых машин, грузовиков и автобусов – на 2% больше, чем в 1995-м*. Напомним, подъем начался с 1995 года, когда впервые за предыдущие 5 лет был отмечен рост в 2,7%.

Нынешний прирост достигнут главным образом благодаря значительному увеличению выпуска легковых автомобилей. Лидирует АО "АвтоВАЗ": 680570 машин – 12% прироста. Факт, конечно, отрадный – особенно на фоне трудностей "Ижмаша" и краха "Москвича". Но еще важнее, что в Тольятти начали, наконец, выпускать ВАЗ-2110 – модель нового поколения, а в Финляндии – делать "Евро-Самару" для экспорта.

Не снижая темпов (прирост – 4,7%), обновил свою "Волгу" ГАЗ. Стабильные темпы роста ее выпуска впечатляют: 1993 – 105,6 тыс. шт.; 1994 – 118,1; 1995 – 118,6; 1996 – 124,3 тыс. шт. Правда, качество "Волги" по-прежнему вызывает серьезные нарекания. Станет ли их меньше после того, как заводу отвели роль "официального поставщика" для властных органов – вот вопрос...

* По данным АО "Автосельхозмашхолдинг", не учитывающим показатели "Ижмаша" и завода "Красный Аксай". "Ижмаш" значительно ухудшает общую картину – общий прирост в 1996 году не превысил 1%.

ИНДЕКС СПАДА ПРОИЗВОДСТВА АВТОМОБИЛЕЙ В РОССИИ в % к 1990 году

Автобусы
Легковые автомобили
Грузовые автомобили

О ситуации в АО "Москвич" говорилось много: плачевный итог для завода, который прочили на роль самого современного в отрасли. Оздоровление, за которое берется Правительство Москвы, – процесс весьма сложный, так что ожидать чуда в нынешнем году рановато.

В отличие от столичного предприятия, провинциальный "Ижмаш" "отходит" тихо, не привлекая внимания. А вроде не отказывались ему помочь и решения принимали в правительстве... Но ситуация лишь ухудшалась: финансы расстроены, денег на освоение "новой" модели не было. Теперь надежды возлагают на новое руководство и реорганизацию завода.

Несмотря на предпринимаемые усилия (освоение новых модификаций и т.п.), УАЗ ощутил падение платежеспособного спроса и сократил выпуск вездеходов на четверть – при том, что ни о какой конкуренции зарубежных аналогов нет речи. В нынешнем году здесь намерены освоить гораздо более комфортабельный УАЗ-3160: как-то он будет принят покупателями?

Многолетние разговоры о сборке зарубежных моделей в России, наконец, стали приносить результаты – пусть весьма скромные и совсем не там, где это виделось естественным. Отверточную сборку корейских "дэу" наладил завод "Красный Аксай" в Ростове, прежде выпускавший только сельхозорудия. Начав со скромной цифры – 330 шт. в 1995-м, здесь сумели собрать в 1996-м уже 4100 шт. Однако в лучах юпитеров сиял отнюдь не "Аксай", а СП "Елабуга-Дженерал моторс", хотя этот проект по-прежнему вызывает много вопросов и сомнений. 1997-й станет первым годом, который позволит судить о реальных результатах широко анонсированного проекта.

Некоторых успехов в производстве "Оки" достигли КамАЗ (рост на 3,4%) и Серпуховский автомобильный, почти вдвое увеличивший выпуск машин для инвалидов. Однако абсолютные объемы выпуска по-прежнему далеки от понятия "массовое производство".

Любопытная подробность: по данным "АСМ-холдинга", мощности по производству легковых автомобилей использовались всего на 75%. Значит, есть резервы? Не у всех: самые благополучные (ВАЗ, ГАЗ) давно перешагнули проектные отметки, у других ("Ижмаш", "Москвич") в "резерве" оказалось чуть не 100% мощностей. Как бы то ни было, возможности увеличить выпуск есть, и немалые. Будет ли спрос на устаревшую, ненадежную продукцию?

Реальные тенденции деловой активности в любой сфере просматриваются лишь на достаточно длительном временном отрезке. Сравнение 1995 и 1996 годов дает основания для осторожного оптимизма, однако, приняв за базу уровень производства 1990 года, увидим, что спад далеко не преодолен.

Отдел автомобильной жизни

ПРОИЗВОДСТВО АВТОМОБИЛЕЙ В РОССИИ

Легковые автомобили

Производитель / Год выпуска	1996	1995	%
АЗЛК	2929	40 600	7,2
ВАЗ	680 570	607 091	112.1
ГАЗ	124 284	118 673	104.7
"Ижмаш"*	8008	12774	63,0
КамАЗ	8935	8639	103.4
УАЗ	33 701	44880	75,1
"Красный Аксай"	4100	330	1242,4
Всего	**862 527**	**832 987**	**103,5**

Грузовые автомобили

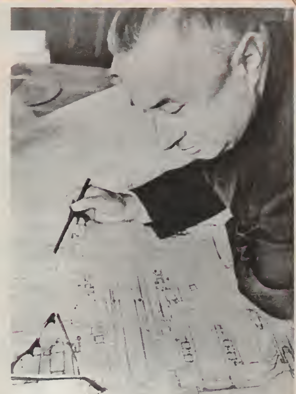
Производитель / Год выпуска	1996	1995	%
ГАЗ	80375	81819	98,5
ЗИЛ	7201	10187	70,7
"Ижмаш"*	8098	12838	63,0
КамАЗ	20780	20844	99,7
УАЗ	14760	15071	97,9
"УралАЗ"	6522	9201	70,9
Всего	**137736**	**149760**	**91,9**

** Показатели "Ижмаша" за 1996 год получены расчетом (учтено 37-процентное сокращение объема производства к уровню 1995 года при сохранении пропорции выпуска легковых и грузовых машин 50 . 50).*

Автобусы

Производитель / Год выпуска	1996	1995	%
КамАЗ	1400	1870	74,9
КАвЗ	1030	1186	86,8
ЛиАЗ	212	462	45,9
ПАЗ	6790	7800	87,1
УАЗ	21084	24972	84,4
Всего	**30516**	**36290**	**84,0**

ЗАКРЫТЫЙ КОНСТРУКТОР БОРИС ШАПОШНИК



Борис Львович Шапошник (1902–1985 гг.) – Герой Социвлистического Труда, лауреат Ленинской и Государственных премий, доктор технических наук.

Возможно, он так и остался бы жить в родном Пинске и занимался бы тем делом, которое нашло отражение в его фамилии. Но что мог дать захолустный провинциальный городок энергичному молодому человеку – тихое сонное существование? И он отправился в Москву, где бурлила жизнь и шло строительство, которому нужны были рабочие руки.

Позже строитвль Борис Шапошник поступил в МВТУ, где в 1929 году в числе 752 своих коллег защитил диплом инженера и отправился строить социализм. Тогда, да и сегодня тоже, МВТУ (ведь недаром – высшее) готовило специалистов широкого профиля и даже выпускник-середнячок обладал обширными и глубокими знаниями по сравнению со свежеиспеченными инженерами других вузов.

На заводе АМО в зто время шла реконструкция, и 28-летний Шапошник был принят на работу планировщиком одного из цехов. А когда состоялся пуск нового завода, появился спрос на конструкторов. Борис Львович – так его уже называли – стал конструктором, начальником отдела, а в 1939-м – главным конструктором.

Время было сложное. Многих видных специалистов завода ЗИС арестовали по ложным обвинениям. Но после них осталось много незавершенных разработок, в том числе и по машинам повышенной проходимости ЗИС-23, ЗИС-24, автобусу ЗИС-16, газогвнераторному грузовику ЗИС-21, лимузину ЗИС-101А. Вот здесь и дал себя знать широкий инженерный профиль выпускника МВТУ.

Надо признать, в те годы наша автомобильная промышленность еще не имела четко выработанной концепции автомобиля повышенной проходимости: то ли полугусеничный, то ли трехосный колесной формулы 6х4, то ли полноприводный. Иностранных аналогов было немного, почти все армейского назначения, а отсюда – скудость информации о них. Отечественной научной базы в зтой области – по сути, никакой. Любые инженерные решения давались только методом проб и ошибок.

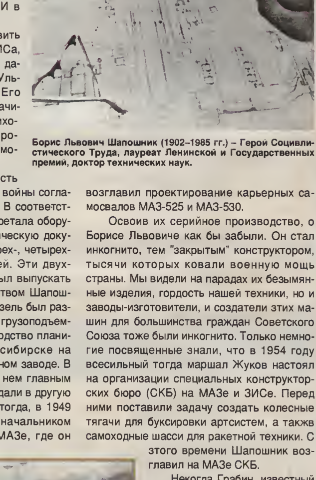
Тем не менее на ЗИСе смогли создать полноприводную модификацию грузовика ЗИС-5. Она называлась ЗИС-32, и до начала войны удалось изготовить промышленную партию зтих автомобилей. Словно шахматист, разучивший партии соперников, Шапошник накапливал в памяти все, что касалось полноприводников. Так провинциал, попавший в столицу, старается схватить все в незнакомом ему окружении. Но такой провинциал, в отличие от Шапошника, не имел, как правило, за плечами школы МВТУ. И в этом заключалась разница.

Война не дала шанса развить накопленный опыт. Часть ЗИСа, эвакуированная в Ульяновск, дала начало новому заводу – УльЗИСу, впоследствии УАЗу. Его главным конструктором назначили Шапошника, которому приходилось заниматься весьма прозаическим делом – текущей модернизацией ЗИС-5В.

В 1944 году на поверхность всплыло заключенное еще до войны соглашение с "Дженерал моторс". В соответствии с ним наша страна приобретала оборудование, технологию и техническую документацию на производство трех-, четырех- и шестицилиндровых дизелей. Эти двухтактные двигатели должен был выпускать ЯАЗ, а на УАЗе под руководством Шапошника под трехцилиндровый дизель был разработан автомобиль ЗИС-253 грузоподъемностью 3,5 тонны. Его производство планировали развернуть в Новосибирске на строившемся там автомобильном заводе. В 1946 году Шапошник стал на нем главным конструктором, но завод передали в другую отрасль промышленности. И тогда, в 1949 году Шапошника назначили начальником конструкторского бюро на МАЗе, где он возглавил проектирование карьерных самосвалов МАЗ-525 и МАЗ-530.

Освоив их серийное производство, о Борисе Львовиче как бы забыли. Он стал инкогнито, тем "закрытым" конструктором, тысячи которых ковали военную мощь страны. Мы видели на парадах их безымянные изделия, гордость нашей техники, но и заводы-изготовители, и создатели этих машин для большинства граждан Советского Союза тоже были инкогнито. Только немногие посвященные знали, что в 1954 году всесильный тогда маршал Жуков настоял на организации специальных конструкторских бюро (СКБ) на МАЗе и ЗИСе. Перед ними поставили задачу создать колесные тягачи для буксировки артсистем, а такжв самоходные шасси для ракетной техники. С зтого времени Шапошник возглавил на МАЗе СКБ.

Некогда Грабин, известный конструктор пушек, заметил, что "танк – зто просто телга для пушки". Времена изменились – ракетное оружие выдвинулось на первый план и Шапошник начал конструировать "телеги для ракет". Тут вспомнился трофей-



Швпошник демонстрирует удостоверение ударника труда, полученное им в предвоенные годы, А. Вольскому (в центре) и министру автомобильной промышленности СССР А. Тарасову (крайний слевв). 1974 год.

ный немецкий бронеавтомобиль "Бюссинг-НАГ" колесной формулы 8х8, с независимой подвеской всех колес, межосевыми блокируемыми дифференциалами, бесчисленными карданными шарнирами.

Тогда уже в нашей стране сформировалось несколько школ по созданию колесных машин повышенной проходимости: В. Грачева, Н. Коротоношко, В. Дедкова. Шапошник на основе анализа известных ему конструкций (недаром в МВТУ наряду с практическими навыками развивали аналитический инженерный подход) выработал собственную концепцию подобной машины. В какой-то мере она развивала идеи, заложенные в "Бюссинг-НАГ". Но сформировалась не сразу, а на опыте конструирования одноосного тягача МАЗ-529, лесовоза МАЗ-532, тягача МАЗ-528 и инженерного тягача МАЗ-538. Все они служили как бы модулями, одноосными или двухосными, на основе которых можно было разрабатывать многоосные шасси.


Седельный тягвч МАЗ-535В начала 60-х годов с восемью ведущими колесами и независимой подвеской двух передних пар колес. Мощность двигателя – 375 л. с.

Эти шасси (МАЗ-535, МАЗ-537 и другие) выпускались серийно, получили у заказчика (такое неприметное слово было тогда в ходу) высокую оценку. Высокую оценку получил и их главный конструктор – в 1968 году Б. Л. Шапошнику за создание семейства автомобилей-тягачей присвоена Государственная премия. Хотелось бы подчеркнуть, что в 60–70-е годы госпремии за новые конструкции автомобилей давали, прямо скажем, редко. И уж если их присуждали, то за машины незаурядные.

Испытывал ли Борис Львович на своей "закрытой" работе какие-либо проблемы, связанные с "пятым пунктом"? В общем – нет, ибо всемогущий ВПК жил по своим законам. Ему были нужны новые, все более совершенные "изделия", он за ценой ради будущей победы не стоял и предрассудков не испытывал. Примеры тому – авиаконструктор Лавочкин, создатель авиапушек Нудельман, разработчик оптических прицелов Фукс-Рабинович, конструктор авиабомб Гальперин. Решающую роль играли способности человека, инженерный уровень, умение организовать работу.


Шасси МАЗ-543 70-х годов с оперативно-твктической ракетой СКАД-Б. Колесная формула – 8х8. Мощность двигателя – 525 л. с.

Но кроме общего подхода, существовали и частности. Несмотря на то, что Шапошник 14 лет возглавлял весьма ответственное СКБ, в члены КПСС его приняли лишь в 1963-м... А тем временем калибр, длина и масса ракет – не станем уточнять каких именно – росли и для них потребовались машины увеличенной грузоподъемности, причем не тягачи, а носители. Так появилось на свет семейство четырехосных МАЗ-543 с двумя параллельными кабинами. Его можно считать одной из наибольших удач коллектива, которым руководил Шапошник. Ему в 1973 году было присвоено звание Героя Социалистического Труда.

Дальнейшие конструкции, которые создавал Шапошник, строились на модульном принципе. Так появились машины семейства 547 – шести- и семиосные, как требовал заказчик. Они стали дальнейшим развитием концепции, заложенной в МАЗ-543. "За создание особо мощного шасси" Борису Львовичу в 1976 году присуждена Ленинская премия. Его заслуга не только в том, что такие колесные шасси выпускались серийно и на них монтировалось грозное оружие – например, известные по войне 1991 года в Персидском заливе оперативно-тактические ракеты СКАД или ракеты средней дальности СС-20. В КБ Шапошника родились и интереснейшие экспериментальные машины, как МАЗ-7907 с газотурбинным двигателем мощностью 1200 л. с. и электротрансмиссией с 24 мотор-колесами!

В марте 1985 года Борис Львович вышел на пенсию, а в сентябре скончался. Его жена и дочь, как рассказывают, через несколько лет выехали в Израиль, жили в небольшом городке. Во время войны 1991 года неподалеку от их городка грохнула ракета СКАД, запущенная иракскими военными с шасси МАЗ-543, которое создал Шапошник. Ирония судьбы?

Но тогда, в 1991-м Борис Львович с небес уже не мог помочь своим родным. "Мне всегда больно, – писал известный немецкий философ XVIII века Лихтенберг, – когда умирают талантливые люди, потому что мир нуждается в них больше, чем небо". Похоже, что он имел в виду и Шапошника.

Лев ШУГУРОВ

Ракетный комплекс "Тополь" на шасси МАЗ-7917 колесной формулы 14х12. Эта машина 80-х годов оснащена дизелем мощностью 710 л. с.



НЕ "ВИЛЬЯМСОМ" ЕДИНЫМ...

Редко бывает, чтобы чья-то авария будила в сердцах болельщиков столько... надежд. Вице-чемпион мира Жак Вильнев на Гран-при Австралии прекратил борьбу еще на первом круге, сошел и его партнер по команде "Вильямс" Хайнц-Харальд Френтцен. Теперь к финишу на всех парах неслись два "Мак-Ларена" и "Феррари". О таком начале сезона в последние шесть-семь лет можно было только мечтать. Уж больно надоели всем преимущество одной команды и постоянные триумфы одних и тех же пилотов.



"Вильямс" – по-прежнему самая быстрая из машин формулы 1, а Жак Вильнев – один из главных фаворитов первенства мира.

Двенадцать побед пилотов "Вильямса" в 16 этапах сезона-96 заставили руководителей остальных команд крепко поломать голову. И вот в первые недели нового года перед публикой предстали автомобили, которые, по замыслу их создателей, должны были догнать и перегнать чемпионские машины.

К счастью, в межсезонье не произошло никаких внезапных изменений в технических требованиях, потому конструкторы могли сосредоточиться на совершенствовании существующих моделей. Лозунг "Эволюция вместо революции" в середине 90-х приобрел особую популярность среди разработчиков гоночной техники, и машины формулы 1 сезона-97 стали очередной к нему иллюстрацией.

"Новый "Тиррел" – это дальнейшее развитие прошлогодней модели 024 с некоторыми аэродинамическими изменениями", – говорил конструктор английской команды Майкл Гаскойн. "В "Лижье-JS-45" мы постарались развить концепцию JS-43, появившейся в прошлом году, – вторил ему французский коллега Луак Бигуа. – Мы теперь работаем в точности как в "Вильямсе" и "Бенеттоне", постепенно внося небольшие изменения, которые иногда очень трудно заметить".

И все же внимательный взгляд может ухватить основные отличия машин нового сезона. В первую очередь, стала значительно изощреннее аэродинамика, отчего автомобили формулы 1 приобрели еще более агрессивный вид, ощетинившись многочисленными антикрыльями, спойлерами, закрылками и дефлекторами. Второе – тщательнейшая проработка формы воздухозаборника над головой пилота, что, как считается, позволяет добавить несколько десятков лошадиных сил. И, наконец, третье – "талия" машин стала заметно ниже и изящнее. Последнее сделано, чтобы достичь идеальной организации воздушного потока в задней части машины, максимально использовать возможности антикрыла, а значит, увеличить прижимающую силу и, в конечном счете, скорость прохождения поворотов. Для этого почти всем командам пришлось разработать новые, более компактные коробки передач, иначе расположить рычаги задней подвески и изменить форму заднего аэродинамического диффузора, ответственного за создание прижимающей силы.

О том, насколько далеко может зайти инженерная фантазия при разработке всевозможных аэродинамических приспособлений, красноречиво говорит пример "Бенеттона". Его переднее крыло состоит теперь из четырех (!) плоскостей с закрылками сложной формы. А конструкторы маленькой итальянской команды "Минарди" снабдили торцевые пластины переднего антикрыла парой малюсеньких (шириной 3–4 см) "антикрылышек", нос же машины украсили короткими "плавниками".

Не менее интересны воздухозаборники. Чтобы устранить турбулентность потока за шлемом пилота (это явление ухудшает коэффициент наполнения цилиндров двигателя; как следствие, снижается мощность), инженеры тщательнейшим образом проработали конфигурацию боковин кокпита (кабины пилота), форму подголовника и собственно воздухозаборника. Несмотря на то, что все решали абсолютно одинаковую задачу, машины формулы 1 теперь легко различимы по форме верхней части: высокий треугольник "Мак-Ларена", горизонтальный овал "Джордана", грушевидный воздухозаборник и заходящий далеко вперед подголовник "Вильямса" и так далее.

И все же, думается, наиболее интересные новинки сезона-97 скрыты от посторонних взглядов. Прежде всего это моторы, чьи характеристики хранятся под грифом "совершенно секретно". Правда, мы в состоянии делать какие-то выводы на основании скудных официальных данных. Так, новые двигатели "Рено", "Пежо" и "Илмор/Мерседес-Бенц" ниже и легче своих предшественников. К примеру, "Рено-RS9" ниже RS8 на 25 см и "похудел" аж на 11 кг. Именно это позволило уменьшить "талию" машины, но главное – сместить вниз и вперед центр тя-



Пятилетнюю монополию американской фирмы "Гудьир" нарушил "Бриджстоун", предоставивший свои шины пока что самым слвбым командам – "Эрроузу", "Лижье", "Минарди", "Стюарту" и "Лоле". Специалисты считают, что японские покрышки особенно хороши нв мокрой трассе.

Новый "Феррари-310В" внешне чрезвычайно похож на прошлогодний "Вильямс-FW18". Но вот поедет ли он столь же быстро?

Михаэль Шумахер после первой гонки стоял на подиуме в числе призеров. Как-то сложатся дела дальше?

жести! Некоторые специалисты, в том числе инженеры японской фирмы "Муген-Хонда", поставляющей моторы команде "Лижье", считают такую "диету" вредной, опасаясь, что она приведет к снижению надежности. Кроме того, пилоты "Бенеттона", испытав новые "рено", поначалу жаловались на недостаток мощности. Но Патрик Хед, технический директор команды "Вильямс", давно использующей эти французские моторы, заметил: "Силовой агрегат располагается в машине ниже, сам по себе легкий и имеет низкий центр тяжести. Некоторые из этих качеств для автомобиля в итоге более важны, чем лошадиные силы". А Жак Вильнев, попробовав на трассе новейший "Вильямс-FW19" с таким двигателем, просто пришел в восторг и без промедления признал: внесенные изменения самым благоприятным образом сказались на управляемости машины.

Результаты тренировочных и квалификационных заездов Гран-при Австралии полностью подтвердили мнение канадца. А заодно вылили ушат холодной воды на горячие головы из "Феррари", "Бенеттона", "Мак-Ларена", "Джордана", грозившихся задать "Вильямсу" если не хорошую трепку, то хотя бы жару. В квалификации Вильнев был на две с лишним секунды быстрее ближайшего соперника из другой команды! Для формулы 1, да и любых кольцевых гонок это гигантский разрыв. Между тем, все главные соперники "Вильямса" сохранили своих прошлогодних пилотов. Значит, скидок на то, что гонщикам необходимо привыкнуть к новым машинам, уже не сделаешь...

Остальным командам не помогла и "свежая кровь". Беспомощным выглядел за рулем "Эрроуза" чемпион мира Деймон Хилл. Его новый работодатель, шотландец Том Уокиншо, надо признать, сколотил весьма амбициозный коллектив. Но из-за крайней ненадежности сверхлегкого (всего 105 кг вместо привычных 120–130) мотора "Ямаха" ни Хиллу, ни его напарнику, бразильцу Педрупаулу Динису, даже не удалось пройти необходимое количество испытательных километров. Так что, видимо, предсезонным надеждам поклонников Деймона сбыться не суждено.

Намного ли больше перспектив у молодежи, которой в формуле 1 заметно прибавилось? Замечательный тандем в "Джордане" – 24-летний Джанкарло Физикелла и младший брат Михаэля Шумахера – Ральф, ему всего 21. Оба, как и новобранец "Минарди", двукратный чемпион мира по картингу Ярно Трулли (по его имени и фамилии непросто определить, что он родом из Италии), заставили о себе говорить после побед в национальных и международных гонках формулы 3. Однако едва ли этим талантливым парням удастся произвести скорую революцию: возможности их автомобилей пока, увы, невелики. Как, впрочем, и у Рубенса Баррикелло и Яна Магнуссена из новой команды "Стюарт", Йоса Ферстаппена и Мики Сало из "Тиррела". Все эти ребята, скорее, будущее формулы 1, чем настоящее.

Что же в настоящем? Есть достаточно объективный показатель, позволяющий сделать кое-какие выводы. Подсчитаем среднее время прохождения круга мельбурнской трассы во время тренировок и квалификаций Гран-при Австралии год назад и в нынешнем марте. Получаются любопытные цифры: пилоты "Мак-Ларена", например, сбросили со своего прошлогоднего результата 2,3 секунды – больше, чем кто-либо. Так что победа Дейвида Култарда отнюдь не выглядит чистой случайностью. Значительно шустрее поехали гонщики "Заубера", чьи машины оснащаются теперь моторами "Феррари", – им удалось скинуть более полутора секунд. Чуть меньше сэкономили на каждом круге гонщики "Вильямса", "Джордана", "Лижье". Немного отстают от общего ритма "Феррари" (1,2 с) и "Бенеттон" (1,0 с). И совсем плохи дела у "Эрроуза" – он проехал круги всего на 0,03 с быстрее, чем в прошлом году. Теперь посмотрим на результаты первой гонки сезона – первая за три с лишним года победа "Мак-Ларена", уверенное шестое место "Заубера". А вот "бенеттоновец" Герхард Бергер, зимой во всеуслышанье заявлявший: "Теперь или никогда!" о своей готовности завоевать титул, лишь четвертый на финише.

Что ж, быть может, нынешняя весна стала предвестницей долгожданного обострения борьбы в формуле 1. А если нет, болельщикам остальных команд останется надеяться лишь на аварии фаворитов из "Вильямса".

Александр МЕЛЬНИК,
зам. главного редактора
журнала "АМС-Автомотоспорт"
Фото DPPI



Обратите внимание на хитроумную конструкцию переднего антикрыла "Минарди". Среди других козырей итальянской команды – шины "Бриджстоун" и талантливый молодой пилот Ярно Трулли.



"Мак-Ларен-МР4/12" победителя Гран-при Австралии 1997 года Дейвида Култарда. Передняя часть машины стала заметно ниже, чем у предшественницы, посадка пилота – более пологая.

ПОБЕДА РАМЕНСКОГО ФИННА

Хоть и немного иностранных гонщиков приехало в подмосковное Раменское, столицу популярного ралли "Мороз", но погоняли они хозяев по их же территории на этапе их же чемпионата страны – будь здоров! А ведь стартовали, считай, все сильнейшие раллисты России.

...Толпа собралась на финише последнего скоростного участка. Перед его стартом москвич Сергей Успенский проигрывал лидеру, финну Силво Виитанену, всего 16 секунд. По раллийным меркам вроде немного, но на коротком семикилометровом отрезке не отыграть. Однако в ралли всякое случается, особенно зимой. Сугробы-ловушки ждут малейшей ошибки пилота. И тогда "фифти-фифти" – либо быстро выберешься обратно на трассу, либо потеряешь минуты, а то и десятки минут! Кроме того, Успенский, наверняка, пойдет ва-банк, на пределе возможностей своих и машины.

Где-то в глубине леса зародился легкий шум. "Наш идет! – говорит кто-то из болельщиков. – Или не наш?" Шум перврастает в рев мотора с характерным подголоском трансмиссии. За два дня гонки наловчишься узнавать экипажи не только по "изображению", но и по звуку – это "Форд-Эскорт" Виитанена. Узнают и другие: "Точно, наш!" Не удивляйтесь, что у финна в России тоже есть болельщики. Чемпион Финляндии по ралли-спринту в нашем международном ралли "Мороз" выступал за команду организатора, Раменского транспортного предприятия. К тому же с российской лицензией гонщика. А вот и он – белый "Эскорт", точно снаряд, вылетает из-за поворота, проскакивает отметку финиша и энергично, если не сказать бешено, тормозит. Теперь слышно и "Субару-Легаси" Успенского: его отправили на трассу спустя ровно минуту после финна. Зная это, я по обыкновенным наручным часам определяю, что 16 секунд он точно не отыграл. Можно поздравлять Виитанена с победой, не дожидаясь, пока спортивные комиссары гонки утвердят итоговый протокол.

Среди тех, с кем бок о бок стартовал финн, была и покорительница Европы команда "Газпрома" в полном составе. Правда, ее первый номер, тольяттинец Сергей Алясов, в самом начале сошел с дистанции. На "Форде", некогда принадлежавшем двукратному чвмпиону мира Карлосу Сайнсу, Алясов вполне мог выиграть. А так одним претендентом на победу стало меньше. Второй, Аркадий Кузнецов из команды "Лада Инжиниринг", выпал из списка фаворитов на четвертом по счету спецучастке. Внезапный обрыв привода колеса – и автомобиль в глубоком снегу. Расторопные зрители тут как тут, всегда рады помочь, но пока вытолкали машину, прошло десять минут – столько наверстать невозможно.

После этого стало ясно – только Успенский, заменивший Александра Потапова в составе команды "Александров-ралли", способен выдержать темп, заданный литовцем Аурелиусом Симашкой. Более того, на второй день гонки Сергей предложил лидеру свой собственный темп и начал отыгрывать секунду за секундой. Когда запаса времени у Симашки совсем не осталось, он совершил ошибку и вылетел в сугроб. К несчастью, в отдалении от доброжелательных болельщиков-спасателей – его "Эскорт" надолго остался "по пояс" в снегу.

Виитанен к этому моменту проигрывал Успенскому около полутора минут. Как случилось, что россиянин, чья машина еще ни разу не проигрывала в России, принеся своему бывшему экипажу два чемпионских титула, оказался отстающим? Все очень просто – на предпоследнем скоростном участке победный ход "Субару" свела на нет досадная поломка привода. Кстати, довольно распространенная неисправность в ралли "Мороз" 1997 года.

Неплохо задуманную и подготовленную трассу безжалостно испортила погода. За четыре дня оттепели утрамбованный снег стал рыхлым. В нем быстро накатывали глубокие колеи, местами появлялись откровенные рытвины. Вины организаторов, сами понимаете, в этом нет, но многив спортсмены покинули Раменское с неприятным осадком на душе. Так, петербуржец Дмитрий Крылов, рассчитывавший на победу в зачетной группе AN7 (двигатели до 1,3 л), после своего схода, не стесняясь в выражениях, обругал неповинную гонку на чем свет стоит. Впрочем, отчасти он прав – машину-то жалко! Вообще сильно сомневаюсь, что в ближайшие годы в нашей стране появится ралли, о котором все скажут в один голос: эта гонка идеальна! Причин тому немало, а главная – острый дефицит извилистых (прямые годятся разве что для рекордных заездов) асфальтовых дорог. С грунтовыми же в средней полосе России лучше не связываться...

Однако плохое забывается быстрее, чем хорошее. Гонщики, как правило, не из обидчивых, а возможность помериться силами придает им блеск в глазах. И лично у меня нет никаких сомнений, что в следующем феврале очередное ралли "Мороз" вновь соберет звездный состав.

Сергей ЗИНОВЬЕВ
Фото Владимира Князева, Сергея Иванова и Андрея Клещева



Силво Виитанен утолил жажду победы.



Вот так улетали в сугроб Аркадий Кузнецов и его штурман Екатерина Герман.

Международное ралли "Мороз-97"

Итоговые результаты: 1. С. Виитанен. О. Лехтонен (Финляндия, "Форд-Эскорт") – 2 ч 4 мин 47 с; 2. С. Успенский, А. Щукин (Москва, "Субару-Легаси") – отставание 0.20; 3. С. Потапков, В. Шулько (Череповец, "Мицубиси-Лансер") – 5.38; 4. В. Новиков, Е. Новиков (Екатеринбург, "Мицубиси-Лансер") – 6.29; 5. А. Жигунов, И. Тер-Оганесьянц (Москва, "Опель-Астра") – 11.37; 6. А. Никоненко, С. Таланцев (Тольятти, ВАЗ-21107) – 15.25; 7. С. Барулин, А. Попов (Москва, "Субару-Импреза") – 16.58; 8. А. Рапопорт, Е. Живоглазов (Москва, ВАЗ-21083) – 18.58; 9. А. Коростелев, А. Кувшинов (Электросталь, "Фольксваген-Гольф") – 21.16; 10. Е. Мокринский, А. Денисов (Тольятти, ВАЗ-21083) – 23.18.



СЮРПРИЗ ДЛЯ АЛЯСОВА

Идея витала в воздухе давно – с момента, когда в России начала бурно развиваться автомобильная журналистика. Действительно, почему бы и у нас, где автоспорт хоть и медленно, но верно идет в гору, не выявлять лучших гонщиков, как это давно делают во многих странах мира. Однако до сей поры никто не брал на себя такую, если хотите, добровольную обязанность – ведь если начнешь, то волей-неволей придется продолжать.

И вот, наконец, нашелся инициатор проведения опроса среди тех, кто пишет и рассказывает об отечественном автоспорте, снимает и показывает наши гонки. Им оказался, как, видимо, и следовало ожидать, "АМС – Автомотоспорт", специализированный журнал издательского дома "За рулем". По части автоспорта, пожалуй, самый авторитетный в России.

Полные итоги опроса "Лучший гонщик России 1996 года" опубликованы именно в "Автомотоспорте", вкратце рассказал о них и "За рулем" (1997, № 3). В марте в московском отеле "Балчуг Кемпински" состоялась официальная пресс-конференция, на которой присутствовали три гонщика, чей рейтинг оказался самым высоким.

Тольяттинец Сергей Алясов, ставший первым обладателем звания лучшего гонщика страны, на этой встрече с представителями средств массовой информации выглядел не столь уверенно, как москвичи Александр Потапов и Виктор Козанков, занявшие в этой своеобразной "гонке" второе и третье места. Наверняка сказалось и то, что, во-первых, не привык Сергей находиться в центре внимания – все знают его как скромного и в известной степени замкнутого (во всяком случае, в отношении к нам, журналистам) человека. А во вторых, с начала 90-х не так уж и часто выступал он в России, оставаясь немного в стороне от волны интереса к нашим гонщикам. Тогда как Потапов и Козанков, блиставшие в прошлом сезоне именно в родных стенах (оба стали чемпионами страны: Александр – в ралли, Виктор – в кольцевых гонках), привыкли к щелканью включаемых диктофонов и нацеленным на них объективам. К тому же Алясов, по его признанию, не только не ожидал, что 10 из 43 опрошенных назовут в качестве лучшего именно его (а всего он упомянут в 22 анкетах), но даже не знал о проведении такого опроса, пока ему не сообщили о результатах.

Судьба, можно сказать, изначально благоволила этому спортсмену. Уроженец Самарской области, после службы в армии он сразу попал механиком в команду "АвтоВАЗтехобслуживания". В 1979-м, когда ему было всего 24, впервые выступил водителем в ралли.

Расцвет Алясова-гонщика пришелся на 80-е – он завоевал девять медалей в чемпионатах СССР разных лет, причем четыре из них – золотые. А ведь в те времена конкуренция в отечественном ралли была посерьезнее, чем сейчас, – ездили-то все на практически одинаковых автомобилях, об иномарках никто и не мечтал! В начале 90-х, давно обладая статусом заводского гонщика "АвтоВАЗа", Алясов, построив одну из первых полноприводных "восьмерок", зачастил за рубеж. Ждать очень высоких результатов от ВАЗ-21083, даже с четырьмя ведущими колесами, разумеется, не приходилось – "силенок" маловато. Но накопленный опыт участия в крупнейших международных соревнованиях, подкрепленный репутацией гонщика высочайшего класса, послужил поводом для приглашения Сергея в отменно экипированную профессиональную команду "Газпром ралли тим". О том, как Алясов за рулем "Опеля-Астра" за какие-то полсезона стал в прошлом году призером Кубка Европы, "За рулем" рассказывал в февральском номере, повторяться не стоит. Несомненно, именно за это достижение он и получил звание лучшего. Но едва ли кто вспомнил, называя в ходе опроса его фамилию, о тихой и, в общем, малозначимой победе Сергея на традиционном ралли "Сестрорецк", прошедшем в апреле прошлого года в окрестностях Петербурга. А ведь там Алясов на обычной переднеприводной "Самаре" (со свойственной ему скромностью...) объехал нескольких участников на "лянчах" и "тойотах"!

Еще один любопытный штрих к его портрету: избранной однажды дисциплине автоспорта – ралли он изменял крайне редко. От случая к случаю выезжал на трековые гонки, отмечался на заводской "обязаловке" – кроссе "Серебряная Ладья" в Тольятти. Результаты показывал неплохие, но чувствовалось, что по-настоящему его "заводит" только ралли. И, возможно, звание лучшего гонщика года – это не только признание заслуг, но и награда за преданность любимому делу.

Недавно он вернулся из Финляндии, сейчас находится в Италии, потихоньку собирается в Болгарию – вместе с командой "Газпрома" продолжает штурмовать вершины чемпионата Европы. Теперь уже не на "Опеле", а на "Форде-Эскорт" – машине более мощной и быстрой. Готов ли Сергей к тому, что и по истечении сезона-97 журналисты вновь могут преподнести ему "совершенно неожиданный" сюрприз?

Сергей ЗИНОВЬЕВ
Фото Владимира Князева и "Газпром ралли тим"



Памятный приз Сергею Алясову (слева) вручает главный редактор журнала "АМС – Автомотоспорт" Станислав Нечаюк.

Сентябрь-96, греческое ралли "Эльпа", "Опель-Астра", экипаж С. Алясов – В. Тимковский.



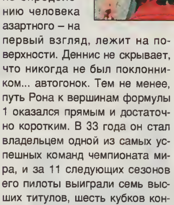
НАДЕЖНОСТЬ ПЛЮС ВЕЗЕНИЕ

Как в двух словах рассказать, что такое ралли "Сафари"? Тысячи километров по саванне, высохшие русла рек, тучи пыли, которую из-за шиворота хоть горстями выгребай, антилопы, зебры, гиены и прочая живность, тут и там выскакивающая на дорогу прямо перед автомобилем, толпы темпераментных зрителей, от которых можно ожидать чего угодно – от шаманских проклятий до камня в стекло. Без сомнения, экзотическое, труднейшее и одно из самых престижных в мире ралли. А если все же в двух словах – надежность и везение, вот, пожалуй, главные слагаемые успеха на африканском этапе первенства мира.

Надежность техники ценилась в Кении всегда. И подготовка к "Сафари" оказывалась для команд едва ли не столь же трудоемкой, как ко всем остальным этапам первенства, вместе взятым. Но в нынешнем сезоне целых 14 гонок, а потому подобной роскоши позволить себе никто не мог...

ОДИНОКИЙ СУПЕРМЕН

Он в самом деле не похож на других. Во всяком случае, на других менеджеров формулы 1. В шефе "Мак-Ларена" Роне Деннисе нет деспотизма и беззаветной любви к собственным автомобилям, отличавших Энцо Феррари, невероятного честолюбия Берни Экклстоуна, юношеского энтузиазма Кена Тирелла, неиссякаемого оптимизма Джанкарло Минарди, кипучей энергии Флавио Бриаторе или мрачноватого фанатизма Фрэнка Вильямса. Иногда даже кажется, что все человеческие чувства Рону вовсе не свойственны. Он, конечно, радуется удачам, но при этом воспринимает их скорее как должное. Провалы же и вовсе не выводят мистера Денниса из состояния холодной сосредоточенности: "Можно долгое время находиться на вершине – быть лучшим всегда невозможно".



Причина подобной холодности управляющего гоночной "конюшни" – казалось бы, уже по определению человека азартного – на первый взгляд, лежит на поверхности. Деннис не скрывает, что никогда не был поклонником... автогонок. Тем не менее, путь Рона к вершинам формулы 1 оказался прямым и достаточно коротким. В 33 года он стал владельцем одной из самых успешных команд чемпионата мира, и за 11 следующих сезонов его пилоты выиграли семь высших титулов, шесть кубков конструкторов, 70 Гран-при!

Говорят, достичь всех этих успехов помогло Деннису то обстоятельство, что в начале своей карьеры он был никем. И очень хотел подняться как можно выше. Но совершенно случайно – не Деннис, а скорее сама жизнь так распорядилась – выбрал автогонки.

А ТАКЖЕ:

- **Бразильский этап формулы 1**
- **Второй тур конкурса знатоков Ф1**
- **Первый чемпионат мира по автогонкам**
- **24 часа Дайтоны**

АВТОМОТО СПОРТ АМС

АНАТОЛИЙ МАЛЯВИН

Как горько терять друга, особенно если с ним связано не только личное, а многие годы близости на почве общего дела, общей увлеченности. Таким другом для нас, многих сотрудников редакции, был Толя (так по-дружески обращались мы к нему) – Анатолий Анатольевич Малявин, известный спортивный радио- и телекомментатор.

Прошло уже больше месяца с тех пор, как внезапно, прямо на работе, остановилось его сердце, но и сейчас в это просто невозможно поверить – таким нестареющим, полным сил, энергии, желания все время делать что-то новое был он до последней минуты.

Открывая траурную церемонию прощания в Останкино, Владимир Перетурин, друг и соратник А. А. Малявина, сказал, что никто из его коллег на телевидении и радио не сделал столько для автоспорта, сколько сделал Анатолий. Это сущая правда. Без малого сорок лет его голос, звучавший вначале на Всесоюзном радио, а затем с экрана телевидения, нес нам последние новости из мира автомотоспорта, вводил в курс самых важных его событий, представлял его героев.

Нам посчастливилось быть свидетелями первых шагов Анатолия на этом поприще. Двадцатилетним пареньком одним рейсом с журналистами ЗР прилетел он в Уфу как корреспондент радио, чтобы рассказать о первых тогда больших международных мотогонках на льду. С того времени началась его дружба с автомотоспортом, с журналом "За рулем". Это было то, что называют "любовью с первого взгляда", причем взаимной. Сегодня и не вспомнишь всех спортивных начинаний нашей редакции, которым открыл зеленый свет на радио и телевидении Анатолий Анатольевич. Здесь и гремевшие многие годы на всю страну "Гонки звезд", и всесоюзные соревнования школьников-автомобилистов, первые соревнования на картах и автомногоборье, Кубок по мотоболу и мотоциклетный триал, "Слеты друзей ЯВЫ" и гонки на снегоходах. Обо всех этих соревнованиях на призы "За рулем" рассказывал, многие из них показывал наш Толя Малявин. Во времена, когда настоящим спортом в верхах считали только футбол и хоккей, а неолимпийские виды вообще в грош не ставили, надо было обладать недюжинной энергией, умением убеждать и по-настоящему любить автомотоспорт, чтобы пробивать ему дорогу в эфир.

Анатолий Анатольевич умер на 56-м году жизни, совсем немного не дожив до своего дня рождения, который, возможно (как это уже случалось), отметил бы в Уренгое, в дни чемпионата России по снегоходному спорту. Там его знали, почитали и очень ждали. К Анатолию Малявину невозможно было относиться по-другому. Его расположенность к людям, доброту, сердечность ощущали и те, кто работал с ним бок о бок многие годы, и те, кто общался с ним всего несколько минут. И его высокий профессионализм, мастерство тоже брали свое начало в этих прекрасных личных качествах.

Миллионам радиослушателей и телезрителей Анатолий запомнился своими репортажами с олимпиад, чемпионатов мира, автомарафонов "Париж–Дакар", "Париж–Москва–Пекин", других соревнований, своими интервью с героями спортивных трасс, своими новостями, сообщениями, окрашенными неповторимым, с экспрессией, малявинским голосом. Читателям же "За рулем" он знаком и как автор спортивных материалов. Умудрялся находить время (даже если надо было просидеть для этого ночь напролет), чтобы поделиться на страницах журнала впечатлениями о чемпионате мира по мотогонкам, или о "Дакаре", или же о сверхмарафоне "Лондон–Мехико – 25 лет спустя", где он сам вел "Москвич-412" с телевизионным экипажем, попадал в сложнейшие ситуации и с честью выходил из них.

Мы любили нашего коллегу за верность во всем, за особую порядочность, доброжелательность, открытость – за то, что ценится в дружбе превыше всего.

Прощай, наш дорогой друг. Мы будем помнить тебя всегда.

Редакция "За рулем"

ПОСМОТРИТЕ СНАЧАЛА НАПРАВО...



Недавно нашему редактору Юрию НЕЧЕТОВУ довелось побывать в Англии. Причем не в столице, а в патриархальной провинции...

Пять часов лету с пересадкой в Мюнхене – и мы в Манчестере. У выхода из аэропорта, напротив первой же "зебры", встречает надпись: "Посмотрите направо" и затем на середине – "Посмотрите налево". Привыкайте, господа, – вы в "левосторонней" Англии. Усаживаемся в "Форд-Транзит" прокатного бюро "Херц" и в путь.

Разметка на дорогах идеальная. На разделительных линиях с интервалом в несколько метров установлены стальные нашлепки с разноцветными светоотражателями. О пересечениях и ответвлениях предупреждают три-четыре подробных щита-указателя. Развязки выполнены или в двух уровнях, или круговые – привычные нам перекрестки встречаются только в городах. Отличных дорог действительно сеть – к одному и тому же пункту можно проложить десяток маршрутов.

Освещенные, как новогодние елки, огромные грузовики мчат в левых рядах со скоростью около 60 миль в час (миля – 1,6 км) – максимальной, разрешенной в Англии. Основной поток движется еще быстрее – 70–80 миль в час, и полиция закрывает на это глаза. Ловит она тех, кто обгоняет и его. Но это, пожалуй, единственное нарушение – к законам вообще и ПДД в частности отношение бла-

Девять веков истории, пожары и войны заставили потемнеть камни Честерского кафедрального собора.

гоговейное. Нельзя обгонять слева – никто и не обгоняет, все чинно перестраиваются на правые полосы, хотя левая может быть и пуста. Нельзя спорить с полицейским или, упаси Бог, давать ему взятку – никто и не пытается это делать. Хотя конфликтовать с полицией не хочется – настолько она внимательна и доброжелательна.

Основа автопарка – малолитражки и автомобили среднего класса: английские "роверы" и "воксхоллы", французские "пежо" и "рено", европейский "Форд", японские "тойоты" и "ниссаны" (среди которых, впрочем, немало сделанных в Англии). БМВ и "мерседесы" сравнительно редки, "американцев" нет вообще. Изредка встречаются наши "самары", "четверки", "нивы". С владельцем одной "восьмерки" со здоровенным "караваном" на фаркопе удалось поговорить. За девять лет машина прошла 64 тысячи миль и не разочаровала хозяина. Стоит она в Англии около 6 тысяч фунтов (по нынешнему курсу – 9600 долларов). Очень много дизельных машин – каждая третья-четвертая легковушка и все грузовики. Среди последних – две ярко выраженные крайности: огромные магистральные "траки" и небольшие развозные грузовички. Универсальные машины типа ЗИЛ-130 – редкость.

На придорожных столбах иногда увидишь таблички с символическим изображением фотокамеры: скрытый контроль скорости. Нарушитель вскоре найдет в почтовом ящике штрафную квитанцию с фотографией своего авто в момент нарушения, на которой указаны дата, время и скорость.

Кроме зеркальной "перевернутости" движения, непривычнее всего теснота: в городках руль часто приходится выкручивать до упора, причем не объезжая кого-то, а просто поворачивая на перекрестке. Как уж там пробираются автобусы и грузовики, непонятно. Дорога местного значения – обычно полоса отличного асфальта, с великолепной разметкой, но шириной всего метров шесть, вплотную к которой, без какого-либо намека на обочину, растет живая изгородь. И если легковые машины разъезжаются здесь с более-менее терпимыми зазорами, то перед "дальнобойщиками" можно снять шляпу – встречные автопоезда проносятся едва ли в полуметре друг от друга на скоростях около 50 миль в час! Если собираетесь повернуть направо или просто выехать из переулка на загруженную основную дорогу, вас обязательно пропустят, мигнув фарами. Оказывается, фары – это не только дополнительный аргумент в войне за лишние метры асфальта, как мы привыкли считать.

Гаражом здесь называют небольшую мастерскую, иногда с прокатом и продажей машин. Хранятся же автомобили на открытых площадках почти перед каждым домом. Причем ворота или отсутствуют вовсе, или чисто символические и открыты настежь. Перед одним из десятка-полутора коттеджей обязательно стоит жилой прицеп-караван. Да и на дорогах они встречаются – англичане путешествуют круглый год.

На заправочных станциях висят огромные щиты с ценами на горючее – 58–64 пенса за литр бензина любого сорта или дизельного топлива. Служащих-заправщиков или подрабатывающих мальчишек нет – не положено. Извольте получить из автомата пару одноразовых полиэтиленовых перчаток и заправиться самостоятельно. Далее заходите в расположенный тут же магазинчик запчастей и платите в кассу. На магистралях через каждые десять–пятнадцать миль – большие площадки отдыха, где, кроме заправки и мойки, есть универмаг, кафе, ресторан, телефоны, игровые автоматы, туалет и т. д. Заправился, перекусил, побродил по магазину и двигай дальше, "открывай" страну.

Фото автора



В распоряжении ремонтников самая разнообразная техника – например, этот экскаватор размером с письменный стол.



Трехколесный сорокасильный "Рилайент-Робин" за 4 тысячи фунтов – одна из самых дешевых машин в Англии.

Английские констебли предупредительны и доброжелательны.

МОСКВА – РИГА: СЮРПРИЗЫ ЗНАКОМОГО МАРШРУТА

Поездка на исправной машине да по знакомой дороге – сплошное удовольствие. Отправляясь прошлым летом в Латвию, где бывал неоднократно, я не ожидал неприятностей...



Рига: узкие улицы, старые дома, неновые иномарки.

Дорога Москва – Рига меняется к лучшему год от года. Девяносто держать легко, многие едут и быстрее, но я ведь не Шумахер, да и "старая" "Волга" – не новая "Вольво". Есть, сами понимаете, некоторая разница.

Город Зубцов давно стал притчей во языцех среди постоянно ездящих по трассе. Длящийся чуть ли не десятилетие ремонт моста, неудобный объезд по городу – все это радости не прибавляет. Во время путешествия сразу за поворотом на спуске нас ждало еще и сужение дороги из-за ремонта. Что-то нам готовит лето нынешнее?

С бензином на трассе нет проблем. "Общепит" также постепенно развивается – привычный придорожный шашлык дополняют киоски с традиционным московским набором питья, сладких рулетов и сигарет. Сюрпризом стали пельмени на АЗС недалеко от границы. Маленькое кафе весьма уютно. Жаль, что оно не работало круглосуточно, но раньше и этого не было.

Бросается в глаза, что на дороге меньше машин, особенно "дальнобойщиков". "Конвоев" по пять–семь автопоездов мы уже не встречали. Не исключено, впрочем, что снижение активности на трассе было связано с политикой – в дорогу мы отправились дней за десять до выборов Президента России...

Очередь на границе перед российским КПП была небольшой, но простояли мы довольно долго. Один из моих спутников, зная, что фотографировать погранично-таможенный терминал запрещено, решил заснять небольшой вагончик с надписью "Гостиница для водителей" и несколько необычных грузовиков в соседней очереди. "Аукнулась" нам эта инициатива уже при прохождении досмотра, когда два майора-пограничника попросили предъявить всю фотоаппаратуру. Далее они вежливо объяснили, что, конечно, любое лицо, пересекающее границу, может увидеть терминал, но действие "режимной зоны" еще не отменено, фотосъемка запрещена – а нам придется задержаться, пока пленку не проявят, дабы убедиться, что мы не запечатлели лишнего. Договорились на том, что злополучную пленку засветили на месте – инцидент был исчерпан.

Теперь предстоял второй контрольно-пропускной пункт. Погранслужба Латвии обычно работает четко и проблем не возникает, однако возрадовались мы рано. Благополучно преодолев паспортный и таможенный контроль, собрались было уезжать, как вдруг пограничники заявили, что выпустить нас не могут – на машине отсутствует наклейка "RUS". Это, мол, требование дорожной полиции Латвийской Республики. Ссылаться на то, что в консульстве при оформлении документов нас о нем не предупредили, бессмысленно – надо добывать наклейку на месте.

Увы, ни на латвийской таможне, ни в придорожном кафе, ни "у солдатиков", к которым нам посоветовали обратиться, – нигде наклеек не было. Наконец, обойдя всех, я возвратился к родному российскому КПП. Девушка в пограничной форме сняла трубку телефона и выдала следующую фразу: "Гена, тут подошел тот мужчина, про которого ты говорил, ну, насчет наклейки..."

Гена прибыл минут через пятнадцать и, заняв место в будке, плотоядно на меня посмотрел. "Насчет наклейки...", – осторожно сказал я. "Нет проблем!" – весело откликнулся Гена и вынул из кармана формы-"афганки" вожделенный овал со знакомыми буквами. Я молча отдал 50 тысяч рублей (не поторгуешься!) и двинулся обратно. Вслед мне донеслось: "И тому вон мужчине, чья машина у шлагбаума,



Наша "Волга" на рижской брусчатке.

скажите – пусть тоже ко мне подойдет!"

И вот мы в Латвии. Разрешенные здесь скорости – не выше 90 км/ч на трассе и 50 км/ч в населенных пунктах. Все машины, в том числе обгонявшие нас, резко тормозили перед въездом в поселки. Предупрежденные заранее, мы соблюдали установленные нормы, поэтому властный жест полицейского, потребовавший остановиться, меня озадачил. Оказалось, нарушение в том, что номера машины одеты в прозрачные чехлы. Наказание за это весьма суровое – лишение "прав" на срок до 12 месяцев или денежный штраф – очень крупный, нам такие и не снились. Однако, учитывая отсутствие злого умысла и иностранное подданство, кару смягчили до вполне приемлемой. Вдобавок вежливо объяснили, что любое защитное покрытие сводит на нет светоотражающие свойства пленки, которой покрыты номера, а это, дескать, ведет к снижению пассивной безопасности машины. А я-то, грешный, два года ездил так по Москве и области... (Интересно, стали бы мне объяснять что-либо на нашем посту ГАИ?)

Тем временем напарник полицейского взглянул на багажник – тут я мысленно поздравил себя с тем, что купил "овал" на границе: одной головной болью меньше.

Самый дешевый бензин тем летом в Латвии стоил дороже нашего "95-го" – почти 2500 рублей. Бензоколонки в Риге растут как грибы после дождя. Клиентам предлагают шесть видов топлива – дизельное, бензин "76", "92", "95" (красный значок на колонке), "95Е" (зеленый значок – очевидно, бензин неэтилированный), "98". Очередей практически нет, и при поездке на заправку обычно выбирают ту, где побогаче выбор сопутствующих товаров и бесплатных услуг: подкачать шины или вымыть стекла. Изобилие масел и смазок напоминает московское, да и цены отличаются незначительно. Кстати, хотя советских машин, особенно старых моделей, на дорогах очень мало, во многих местах продается моторное масло АС-8 и "красная" тормозная жидкость БСК.

Самые распространенные машины – "опель-кадеты" различных модификаций и европейские "форды" – "Эскорт", "Сьерра", "Скорпио". Немало "фольксвагенов", "вольво", а также БМВ – "трешек" и "пятерок", а вот дорогие "мерседесы" очень редки. Почти не видел больших "американцев", очень мало джипов.

Когда на "Волге" потребовалось заменить камеру колеса, эта операция обошлась мне в 8 лат (примерно 16 долларов) – 5 за камеру и 3 за работу, включая балансировку колеса. Только вот камера, которую выдали за новую, "скончалась", не пройдя и 800 километров...

...В обратный путь мы тронулись вечером, рассчитывая к ночи достичь границы и остановиться в ближайшем от нее населенном пункте. Ничто не предвещало осложнений, однако примерно посредине пути, между Ригой и Екабпилсом, случилась встреча, доставившая нам несколько неприятных минут.

Пристроившийся за нами "Опель" внезапно засигналил, когда я пошел на обгон впереди идущей машины. Думая, что помешал его водителю, я ушел вправо, освободив дорогу, но тот продолжал сигналить. Рядом с водителем я увидел человека в полицейской форме, который жестом показал – остановиться.

Представьте себе наше состояние, когда выяснилось, что это вовсе не полицейские, а ...бандиты. Да-да, это был "наезд" на машину с российскими номерами – дорога, мол, контролируется до самой границы, и за проезд по ней надо платить. Нет, никто не угрожал ножами или пистолетами, просто вежливо объяснили, что, если заплатим 100 долларов, нам дают необходимые номера телефонов и все проблемы до границы "бригада" берет на себя. Нет – можем ехать дальше, "но с теми, которые впереди в лесу сидят, договориться гораздо сложнее".

Откровенно говоря, после заверений о том, что в Латвии на дорогах спокойно, происшедшее стало для нас таким шоком, что поторговаться даже не пришло в голову. Можете думать, что хотите, но я предпочел отдать требуемую сумму и не искать лишних приключений. Теперь, в отличие от многих, пишущих на эту тему, я прекрасно понимаю чувства отца семейства, которого останавливают посередь дороги и требуют денег. Из многих зол обычно выбирают меньшее...

"Пасли" нас еще километров пятьдесят, и, лишь убедившись, что жаловаться мы не собираемся, "Опель" резко ушел вперед.

Дальше путь был спокойным. Границу преодолели легко, и вот замелькали за окнами родные перелески. Мы еще не подозревали, что, не доезжая Ржева, усталый мотор категорически откажется работать и в Москву мы "торжественно" въедем на веревке в полтретьего ночи...

Евгений ПЕВЗНЕР
Фото автора



В Латвии на бензоколонках очередей нет, но желающих заправиться хватает.

Есть под Москвой город Дмитров. Помимо успехов в швейной промышленности и испытаний машин на здешнем полигоне, в этом населенном пункте отмечены непонятные процессы, искривляющие правовое пространство окружающей человека среды...

ЧЕРНАЯ ДЫРА



ЯВЛЕНИЕ ПЕРВОЕ

Однажды ноябрьским вечером пожилой житель Дмитрова по фамилии Чечулин решил перейти дорогу. Но не суждено было ему оказаться на другой стороне улицы – сбила машина. И с этого трагического момента начались удивительные события.

Водитель и пассажир "девятки" вышли из машины, оглянулись по сторонам и, не обнаружив свидетелей наезда, уложили не приходящего в сознание дедушку на заднее сиденье. Порылись в карманах, нашли в паспорте, где он живет, и повезли... по этому адресу. Очнулся старик в лифте. От боли. Те, кто его сбил, не знали, что у Чечулина сломана шейка правого бедра, поэтому "кантовали", не церемонясь. Оказаться под дверью своей квартиры – не худший вариант. Жена вызвала "скорую" и милицию. Стражи порядка приехали первыми и, выяснив обстоятельства ДТП, развели руками: жаль, конечно, но, поскольку пострадавший не помнит номера машины, искать бесполезно. И тут... появляется соседка из числа бдительных завсегдатаев дворовых скамеек и кухонных окон. Она запомнила номер и все рассказала сыну Чечулина.

На следующий день тот отправился в милицию. Представьте, бабушкины сведения не пригодились: оказывается, ДТП зарегистрировано! За ночь ГАИ умудрилась "вычислить" нарушителей. Водителем ВАЗ-2109 оказался инспектор Филиппов из Дмитровской дорожно-патрульной службы. Вскоре Филиппов позвонил домой Чечулиным и назначил встречу. Свидание прошло в холодной обстановке темной улицы под знаком версии случившегося, предложенной сотрудником ГАИ. Однако, зная от отца совсем другие обстоятельства аварии, Чечулин-младший не принял ни версии, ни более конкретного предложения в сумме двух миллионов рублей. Он еще не понимал, что в искривленном пространстве отечественного права такие дела подлежат единственному решению – замять.

Внешне все выглядело довольно пристойно. Дознаватель передал материалы (из которых Филиппову "светит" срок по ст. 201) следователю. Тот их рассмотрел исходя из версии подозреваемого и допросил свидетелей, любезно предоставленных ему "автором" наезда. Естественно, состава преступления не обнаружил и... отказал Чечулину в возбуждении уголовного дела.

Что остается делать пострадавшему? Ну, написать протест прокурору. Но где гарантия, что в прокуратуре нет своих аномалий?

ЯВЛЕНИЕ ВТОРОЕ

Из города Талдома в Москву на ВАЗ-2107 возвращалась с похорон семья Д. – Олег и Ольга. В девять часов вечера они проезжали Дмитров. Почувствовав себя плохо, супруга попросила остановить автомобиль, чтобы достать воды и выпить лекарство. Представьте себе воскресенье, пустую городскую площадь, единственную машину с включенным двигателем... Считанные секунды – и на сцене нашего театра абсурда появляется потрепанный "Мерседес" с частным подмосковным номером. Из него высовывается рука с полосатым жезлом и делает "поди сюда". Олег подходит и от безымянного инспектора узнает, что его машина стоит под знаком. Попытку объяснить причину остановки инспектор пресекает: "Много позволять себе стали, москвичи! Права!"

К "Мерседесу" подходит Ольга в траурном платье: "Пожалуйста, отпустите, в Москве один в квартире ждет шестилетний сын". Инспектор не реагирует. У Ольги начинается истерика. Милиционер бросает документы на сиденье "Мерседеса" и со словами: "Не надо передо мной разыгрывать спектакль. Разберемся в отделении" уезжает.

В дежурной части отделения внутренних дел Олег и Ольга полтора часа наблюдали, как задержавший их прапорщик пишет бумаги и беседует с коллегами. Наконец, он подозвал Олега: "Распишись в протоколе". Время приближалось к полуночи. А потом... То, что он оказался в КПЗ, Олег понял, только когда за ним со скрежетом закрылась дверь и начался допрос.

– Пишите объяснительную, как вы угрожали инспектору, – предложил лейтенант и показал рапорт инспектора, где тот описывал, как семья Д. угрожала его здоровью и жизни окружающих. Олег отказался подтверждать написанное в рапорте и... остался на ночь делить камеру с восемнадцатью соседями. Тем же "путем" в другой камере оказалась его жена. На просьбы позвонить домой и успокоить сына милиционеры ответили отказом.

Под утро Ольга потеряла сознание, сокамерницы попросили дежурного вызвать врача. Доктор сделал уколы и потребовал немедленно освободить пациентку, пообещав, что в противном случае сам поедет в прокуратуру. "Не волнуйтесь, через час она будет свободна", – ответили ему стражи порядка. И минут через двадцать Олега и Ольгу вместе с остальными, задержанными в эту ночь, отправили на "воронке" в суд.

В небольшой комнате с часовым у дверей в одиночестве сидела судья. Выслушав приключения семьи Д., она удивилась: "Неужели вы не сумели договориться с инспектором на дороге?" Судья посчитала, что таким "недотепам" будет достаточно статьи 158 КоАП: "Мелкое хулиганство". По этой статье Д. и уплатили штраф: 75 900 рублей на двоих. Все, свободны!

Беспредел, скажете вы. Да, страшно становится – но в действиях облеченных властью НЕТ НАРУШЕНИЙ! Объясняю.

Как известно, в провинции с девяти вечера до девяти утра власть переходит в руки дежурного по городу. Ему подчиняются все сотрудники милиции, в том числе ГАИ. Вот инспектор выявил нарушение Правил, но по каким-то при-

чинам разбираться на месте не захотел. Например, нарушитель вел себя слишком возбужденно: отпустишь его, а он бумагу начальнику напишет – оправдывайся потом.) А чтобы снять с себя ответственность, приезжает в УВД и составляет рапорт дежурному: вот "права", вот нарушитель – разбирайтесь сами. Дежурный может, конечно, разобраться, а может и нет: пусть начальник решает – утром. Пока составим протокол, возьмем объяснения, приложим рапорт... Так, бумаги есть – следовательно, семью в трауре автоматически можно считать арестованной: в КПЗ их. Утро. Начальник: что-то много за ночь набралось нарушителей общественного порядка! Судить, строгим административным судом. Пусть и ответственность за наказание суд берет на себя.

И все ни при чем, и никто не виноват, что люди пережили глубокий стресс, а их малолетний ребенок сутки провел дома один.

Страшно? А это такой "механизм" у нас – правозащитный. Подумайте перед тем, как его включать. Кстати, штраф за нарушение ПДД Олегом Д. составил 15 тысяч рублей. Сопоставьте эту цифру с ночевкой в КПЗ. Может, лучше упасть перед инспектором на колени и уговаривать его взять сто тысяч, нежели "мотать срок"?

ЯВЛЕНИЕ ТРЕТЬЕ

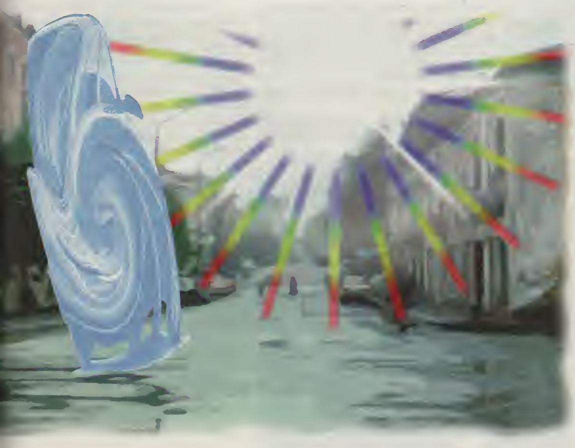
В 1993 году за совершение аварии с тяжкими последствиями в Дмитрове был осужден условно, но с конфискацией имущества гражданин Ф. Причем тяжкие последствия были... у самого Ф., а "пострадавший" отделался легким испугом. Суд был скорый. Для вынесения приговора оказалось достаточно вывода следователя: Ф. был пьян, выехал на встречную полосу... Виновен! Но попробуем отвлечься от искривленной действительности и просто посмотреть материалы уголовного дела, в скобках делая пометки редакции.

Итак. "Потерпевший", видя перед собой автомобиль Ф., увеличивает (в нарушение Правил) скорость, выезжает на встречную полосу (!) и пытается объехать машину Ф. Судебно-медицинская экспертиза определила тяжесть последствий на основании ксерокопии амбулаторной карты. (Это – грубое нарушение порядка проведения экспертиз.) Вывод о состоянии алкогольного опьянения был сделан на основании исследования крови Ф. на тринадцатые (!) сутки после взятия пробы. (Любой следователь знает, что результат анализа считается достоверным, если исследование проведено в течение первых суток.) И по таким материалам суд выносит приговор, который, кстати, не менее странен. В нем, в частности, говорится о взыскании с Ф. 15 миллионов рублей за вред, причиненный в результате аварии. Такой ущерб "вычислен" самим "потерпевшим" и документально не подтвержден. Кстати, закон, предусматривающий возмещение морального вреда, был принят после суда. Но суд возмещение взыскал.

На суде были допрошены граждане, которые подписали протокол и схему происшествия. На вопрос судьи, кого они считают виновником аварии, свидетели ответили: "потерпевшего" – именно он, а не Ф., выехал на встречную полосу движения". Понятые, увидев на суде схему ДТП, дружно заявили, что они подписывали совсем другую бумажку! Призвали на помощь прокуратуру. Выяснилось, что подписи на протоколе и схемы ДТП разные, а настоящая схема из уголовного дела пропала. Подмену документа признали и сотрудник ГАИ, составлявший схему на месте аварии, и следователь, который вел дело. Но искать подлинник и наказывать виновных в подлоге никто не собирался. Жалобы в УВД, прокуратуру области и даже в Генеральную прокуратуру РФ оказались бесполезны. Например, Президиум областного суда дал такой ответ: "Вывод народного суда о виновности Ф. в инкриминируемых ему деяниях является обоснованным и доказан материалами дела". Единственным положительным результатом всех попыток пробить "круговую оборону" стала отмена судебной коллегией по уголовным делам иска "потерпевшего" о возмещении морального вреда.

Ф. обратился с протестом в Верховный суд РФ. Тот отменил приговор и вернул дело на новое рассмотрение в суд. В свою очередь, Дмитровский народный суд отправил его обратно в следственный отдел. Там оно и "увязло": канцелярия до сих пор даже не зарегистрировала дело!

С момента аварии прошло пять лет. Арест на имущество Ф. не снят, как и подписка о невыезде. Жена ушла, соседи не здороваются. Даже если через год будет новый приговор суда, получить какую-либо сатисфакцию за годы мучений и страданий Ф. вряд ли удастся.



Знаете, о чем сегодня он думает? В сердцах ругает врачей, которые на операционном столе спасли ему жизнь.

Рассказав о дмитровских "явлениях", мы не преследовали цели вас запугать. Попытки объехать этот город бессмысленны, ведь описанные "явления", без сомнения, происходят в любом другом "Дмитрове". Вопрос в том, как, кто и когда даст им заслуженную оценку: почему рядовой гражданин страдает даже "по закону"? Мы хотели бы пригласить к обсуждению "аномалий" начальников ГАИ, инспекторов, юристов и тех, ради кого пишутся Правила и трудятся "должностные лица" – водителей.

Алексей РЕУТ,
адвокат
Дмитрий ЖЕРНОВ



УГОНЩИК И РОТОЗЕИ

Тему этого эксперимента подсказал случай: один из нас нечаянно захлопнул ключи внутри машины. Ситуация глупейшая: до дома далеко, беспомощно стоять посреди улицы около магазина рядом с собственным автомобилем?.. Сорок минут в попытках открыть машину (вокруг ходили люди, подъезжали и отъезжали автомобили, даже пару раз проплыли милицейские "Жигули") показали: взламывай – и никаких неприятностей. А если бы машину взаправду вскрывал угонщик?.. И мы попробовали инсценировать такую ситуацию на улицах Москвы...

Всегда оживленная Сретенка. "Угонщик" уже минуту отключает орущую на всю улицу сигнализацию.

Угонять решили редакционную "четверку" на улице Сретенка, прямо рядышком с торгующими лоточниками и киосками. Наш человек, закрыв автомобиль, ушел, а спустя минуту появился "преступник". Оглядевшись, он просунул крючок между резиновым уплотнителем и стеклом, открыл дверь... Тут включилась сигнализация. Пока она истерично орала, "автомобильный вор", не торопясь, поднял капот, плоскогубцами что-то там перекусил (разумеется, для вида), а потом спокойно сел в машину. Немного поковырялся там – и потихоньку уехал.

В тот момент, когда угоняемая "четверка" заверещала, у нас, признаться, упало сердце: в сторону машины решительным шагом шел милиционер. Но, словно в кино, он так же решительно прошел мимо, приблизился к палатке и... купив бутылку водки (ей-Богу, не врем!), удалился.

Но продавщицы-то уж наверняка могли видеть происходящее.

– Нет, ничего не заметила. Сигнализация сработала? Да они весь день орут! – равнодушно сказала одна.

– А что я должна была видеть? – заинтересовалась другая.

Ладно, подумали мы. Прохожие, лоточницы, водитель припаркованной рядом машины не обратили внимания. Отправились повторять опыт на Сухаревскую площадь.

В самой ее середине стояла патрульная машина ГАИ: инспектор внимательно следил за движением. Метрах в пятидесяти от него мы и оставили подопытную "четверку". А еще ближе, шагах в двадцати от нас, два молодых милиционера с рациями о чем-то беседовали с цветочницами.

Вот пошел "угонщик". Крючок за уплотнитель – дверь открыта и тревожные звуки охранной сигнализации несутся над Садовым кольцом. Мы заранее попросили "автовора" не торопиться: знали уже, что если действовать "взаправду", то есть очень быстро, вокруг никто и ухом не поведет. Смотрим: инспектор все так же взирает на несущиеся по кольцу машины. Двое продолжают любезничать с продавщицей цветов. Но что это? Напротив угоняемой "четверки" останавливается прохожий и в упор смотрит на происходящее. Наш "вор" даже занервничал: вдруг тот отколет какой-нибудь неожиданный номер! Но программу угона выполнил до конца. Завел, якобы соединив какие-то провода, и уехал.



Чтобы открыть дверь "Жигулей", достаточно трех секунд.

– За чем вы там наблюдали? – спросили мы любознательного мужчину.

– Да вот смотрел, как мужик машину взламывал, – спокойно ответил он. И на изумленные вопросы пояснил: – Думал, сигнализация у него сломалась. А я специалист в этом деле, часто такое видел. Вот и ждал, помочь или нет. Но он сам справился...

Тут нами заинтересовались-таки те двое любителей флоры – стражи порядка.

– А что это вы делаете? С телевидения, что ли? (с нами были телеоператор и режиссер, снимавшие сюжет для программы "Утро", с которой сотрудничает журнал. Во время "угона" камеру спрятали, а прохожего снимали, уже не скрываясь)...

Нам осталось развести руками. Увы, знаток ненадежных сигнализаций оказался единственным из прохожих, кто проявил мало-мальски живой (хотя и весьма своеобразный) интерес к происходящему. Да, для полноты картины – реакция еще одного прохожего. Мы подслушали ее совершенно случайно. Некий юноша, зацепившись на секунду взглядом за "взломщика", сказал мимоходом своей девушке: "Там вроде машину угоняют". И оба пошли дальше.

Их мы даже ни о чем не спрашивали. Потому что уже знали ответы. Соображения равнодушных зрителей звучат примерно так: "А что я могу сделать?", "Я же не

милиционер", "Даже если я обращусь в милицию, меня просто пошлют", "Угонщики гораздо профессиональнее наших стражей порядка"... Дальше вы сами можете продолжить, тут особой фантазии не надо.

Собственно, с этими возражениями мы в глубине души соглашались. Действительно, что в силах сделать просто прохожий, на глазах которого угоняют автомобиль? Противодействовать преступнику совершенно бессмысленно, особенно учитывая, как "моя милиция меня бережет"...

А вот это составляло заключительную часть нашего эксперимента: что будут делать "органы", куда, случись чудо, обратится свидетель угона? Чтобы эксперимент был чистым, мы оставили угоняемую "четверку" около дома одного из сотрудников журнала, прямо напротив его окон, на проспекте Мира. А коллегу попросили набрать "02".

На удивление, соединились моментально. Последующий разговор приводим почти дословно.

– Я звоню из дома, тут прямо под окном угоняют машину.

– А почему вы думаете, что ее угоняют?

– Эту "четверку" я знаю, а рядом с ней – не ее хозяин. И он что-то там ковыряет. Я сам автомобилист, он явно ее взламывает...

– Номер машины, ее цвет?

– (Следует информация).

– Во что одет человек?

– Куртка стального цвета, черная вязаная шапочка...

– Возраст?

– Отсюда плохо видно... Лет 25–27...

– Рост?

– Ну, может, 170...

– Ваш адрес, телефон и фамилия?

– (Следует информация).

– Сейчас приедем.

Положив трубку, мы решили: ждем минут 15–20, больше – уже бессмысленно, не приедут. Попробуем тогда выехать из Москвы, хотя наверняка никто и не подумает нас остановить. Зато дело доведем до конца и с чистой совестью...

В это время за окном раздался звук милицейской сирены. Батюшки, неужели?! "Группа поддержки" нашего "угонщика" едва успела выскочить на улицу, как, "подрезав" подопытные "Жигули", затормозила патрульная машина. Мы так и не поняли, она ли сигналила. Потом коллега, выступавший в роли автомобильного вора, признался, что в тот момент и ему стало не по себе, хотя все документы на машину были в порядке и при нем. Из старого милицейского "Москвича" (на таких вот боевых машинах ездят наши стражи порядка) вышли два сотрудника "органов"; в машине, направив на нашего "угонщика" дуло автомата, остался сидеть третий. Шаг к "четверке", рывок двери...

Сухаревская площадь, муниципальная платная стоянка. "Специалист по автосигнализациям" готов предложить свои услуги.

Слава Богу, подумали мы, никто вроде не собирается заламывать руки и ломать ребра (не соврем – побаивались). Младший лейтенант милиции строго, но вежливо сказал:

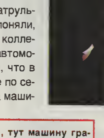
– Здравствуйте. Ваши документы.

Пристально изучив бумаги, обошел вокруг машины, придирчиво ее осматривая. Тут уж играть в прятки стало не нужно – тем более, уже появились камеры, а самое главное – инспектор УГАИ Москвы Вячеслав Трубин, обеспечивающий безопасность нашего "угонщика".

Познакомились с милиционерами – сотрудниками 3-го отдела 7-го РУВД Москвы младшим лейтенантом А. Цветухиным и прапорщиком И. Набиулиным. Они явились, что называется, мигом: через четыре с половиной минуты после нашего звонка! Правда, поводов для восторга это не дало: профессиональный угонщик тем временем пять раз успел бы уехать. И что бы тогда стала делать группа, прибыв на место состоявшегося преступления?

– Мы немедленно объявили бы всем постам ГАИ номер угнанной машины, – сказал Александр Цветухин. – А потом у нас же есть свидетель – человек, который позвонил по "02" и не только сообщил о происшедшем, но и указал приметы вора.





Да, результат эксперимента оказался довольно неожиданным. Граждане, ставшие свидетелями угона, были индифферентны к происходящему, милиция же отреагировала на удивление быстро. Обидно, что равнодушными остались те, кто завтра может оказаться на месте владельца других "Жигулей". Те, у кого, казалось, должен взыграть дух солидарности, сочувствия, понимания пострадавшего. Но почему же тогда все проходили мимо, не пытаясь хоть как-то воспрепятствовать преступлению? Что это – отсутствие гражданской ответственности? Или – это объяснимей – полное неверие в то, что их вмешательство может на что-то повлиять, неверие в дееспособность нашей милиции? Скорее всего, люди просто не знают, как им себя вести в таком случае, не ведают, что своими действиями могут сорвать замысел вора.

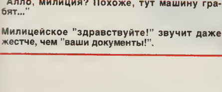
Наверное, пора понять, что от всех нас зависит очень многое, в том числе и снижение количества угонов. Нет, совершенно не требуется, подражая молодцам из группы "Альфа", бросаться на захват преступников. Достаточно запомнить приметы угонщика, номер машины – его жертвы и набрать "02". Дальше в дело включатся профессионалы.

Только... как научиться различать, кто угонщик, а кто – просто хозяин машины с дурацкой, плохо работающей сигнализацией? Ведь привыкли слышать этот визг чуть не сутками напролет. Сигнализации нередко работают на руку автомобильным ворам: орут почем зря, ломаются ни с того ни с сего, подводя владельца.

Но это тема совсем другого разговора. Наш же эксперимент закончим очень простым выводом: угнать автомобиль ничего не стоит – ведь часто наши сограждане ведут себя как сообщники преступников. Но сделать это будет едва ли возможно, если "сообщники" станут активными противниками угонов. Граждане, проснитесь!

Елена ВАРШАВСКАЯ,
Дмитрий ЖЕРНОВ

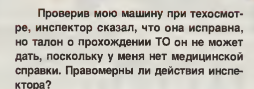




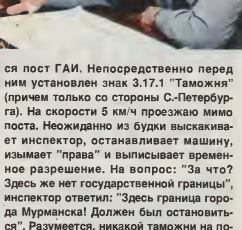
"Алло, милиция? Похоже, тут машину грабят..."

Милицейское "здравствуйте!" звучит даже жестче, чем "ваши документы!".

Редакция благодарит управление ГАИ Москвы за помощь в подготовке материала.



На вопросы читателей отвечает заместитель начальника Главного управления ГАИ РФ, начальник Научно-исследовательского центра ГАИ МВД России Юрий ОЛЬХОВНИКОВ.



На постах трассы Москва–Самара сотрудники ГАИ штрафуют за грязные номера. Говорят – "нечитаемые". Как это понять?

Водитель обязан соблюдать требования Правил и ГОСТа. Пункт 4.15 ГОСТ Р 50577–93 "Знаки государственные регистрационные транспортных средств. Типы и основные размеры. Технические требования" устанавливает, что в темное время суток цифры, буквы и прочие обозначения на регистрационном знаке должны быть видимыми (читаемыми) с расстояния не менее 20 м при освещении транспортного средства штатным фонарем. В соответствии со ст. 114 (ч. 5) КоАП РСФСР запрещается эксплуатировать транспортные средства с нестандартными, нечитаемыми и установленными с нарушениями требований Правил дорожного движения регистрационными знаками.

После аварии кузов автомобиля ВАЗ-2101 пришел в полную негодность. Могу ли я в новый кузов другой модели (ВАЗ-2104, 2107) установить старые агрегаты, нужно ли для этого разрешение ГАИ? Еще вопрос: можно ли, купив отдельные агрегаты машины (двигатель, кузов и т. д.), самостоятельно собрать автомобиль и зарегистрировать его в ГАИ?

Для замены кузова вам необходимо обратиться на предприятие, имеющее право на проведение работ по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств (СТО, предприятие-изготовитель и пр.) и произвести соответствующую замену.

После замены обратитесь в Госавтоинспекцию (по месту регистрации транспортного средства) для проверки автомобиля на соответствие требованиям правил, нормативов и стандартов, касающихся безопасности дорожного движения, и для внесения изменений (отметок) в документы на транспортное средство.

Госавтоинспекция не регистрирует транспортные средства, собранные из запасных частей (п. 1.1 Правил регистрации автомототранспортных средств и прицепов к ним в ГАИ, утвержденных приказом МВД РФ № 430 от 26.12.1994 г.)

В 1983 году в средней школе получил свидетельство об обучении на курсах "Автодело". У меня есть личная карточка водителя, но экзамены на "права" собрался сдавать только сейчас. В ГАИ мне сказали, что свидетельство за сроком давности недействительно и необходимо снова обучаться на курсах. Так ли это?

Нет. Положение о порядке допуска водителей к управлению транспортными средствами, приема экзаменов и выдачи гражданам водительских удостоверений не ограничивает срок действия свидетельства о прохождении подготовки водителя, которое выдано учебной организацией.

Проверив мою машину при техосмотре, инспектор сказал, что она исправна, но талон о прохождении ТО он не может дать, поскольку у меня нет медицинской справки. Правомерны ли действия инспектора?

Правомерны. В Правилах проведения государственного технического осмотра, в пункте 1.3 сказано: "При... осмотре осуществляется контроль своевременности медицинского переосвидетельствования водителей, проверка наличия квитанций или платежных поручений об уплате налога, взимаемого с владельцев транспортных средств, и сборов в связи с проведением государственного технического осмотра". Поэтому при прохождении ТО водитель должен представить инспектору действующую медицинскую справку установленного образца.

Управляю автомобилем по доверенности. Могу ли я представить его на техосмотр или это должен сделать сам владелец?

Если в доверенности записано, что владелец транспортного средства уполномочивает вас представлять его автомобиль в ГАИ для прохождения ТО, то вы имеете право пройти техосмотр вместо него.

На дороге мою машину остановил инспектор. Проверив документы, он обратил внимание на оплетку руля и сказал, что если не сниму, то в следующий раз он меня накажет. За что? Ведь оплетку я купил в магазине.

Согласно пункту 1.3.8 ГОСТ 25478–91 "Автотранспортные средства. Требования к техническому состоянию по условиям безопасности движения. Методы проверки", применение оплетки рулевого колеса не допускается, если наибольшая толщина обода с надетой на него оплеткой (с учетом толщины элементов ее крепления) превышает 40 мм. Также запрещено использовать оплетку, если способ крепления не исключает ее проскальзывания на ободе и возможность самопроизвольного отсоединения от рулевого колеса.

Я ехал по дороге С.-Петербург–Мурманск. В 10–15 км от Мурманска находится пост ГАИ. Непосредственно перед ним установлен знак 3.17.1 "Таможня" (причем только со стороны С.-Петербурга). На скорости 5 км/ч проезжаю мимо поста. Неожиданно из будки выскакивает инспектор, останавливает машину, изымает "права" и выписывает временное разрешение. На вопрос: "За что? Здесь же нет государственной границы", инспектор ответил: "Здесь граница города Мурманска! Должен был остановиться". Разумеется, никакой таможни на посту и в помине нет.

Знак 3.17.1 запрещает проезд без остановки у таможни или контрольного поста. Так что остановиться у знака вы были обязаны. Иной вопрос, корректно ли применение данного знака у поста ГАИ. С этим разберется отдел дорожной инспекции ГУ ГАИ РФ.

Коммерческая фирма предложила нашему автотранспортному предприятию перевезти из одного города в другой баллоны со сжиженным газом. В каких случаях необходимо обращаться в ГАИ? Нужно ли утверждать маршрут перевозки подобных грузов?

Правила перевозки опасных грузов разработаны в соответствии с постановлением Правительства РФ № 372 от 23 апреля 1994 года, согласованы с МВД и утверждены приказом Минтранса РФ № 73 от 08.08.95. Они определяют условия перевозок автомобильным транспортом опасных веществ, требования по обеспечению их безопасной транспортировки, взаимоотношения, права и обязанности участников перевозки опасных грузов.

В соответствии с пунктом 2.6.2 этих Правил маршрут подлежит обязательному согласованию с ГАИ МВД РФ в следующих случаях: при перевозке "особо опасных грузов", при перевозке опасных грузов, выполняемой в сложных дорожных условиях (по горной местности, в гололед, снегопад, в условиях недостаточной видимости), и при перевозке, выполняемой колонной более трех транспортных средств.

В приложении № 7 Правил приведен перечень (по ГОСТ 19433–88) "особо опасных грузов" и "опасных грузов", допущенных к перевозкам автомобильным транспортом.



I. Могут ли водители при таком сигнале регулировщика проезжать перекресток в намеченных ими направлениях?
1 – могут
2 – могут только водители автомобилей
3 – может только водитель такси



II. Правильно ли остановился водитель, чтобы посадить пассажира?
4 – правильно
5 – правильно, если остановка не займет более 5 минут
6 – неправильно



III. Как должен действовать водитель в этой ситуации?
7 – снизить скорость и ехать осторожно
8 – снизить скорость и уступить дорогу пешеходам
9 – пропустить пешеходов
10 – все ответы правильные

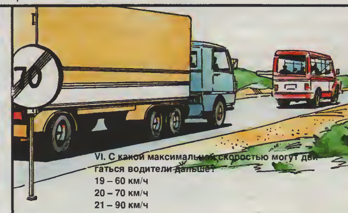


IV. Соответствует ли Правилам выбор полосы грузовиком?
11 – соответствует, если его разрешенная максимальная масса не более 3,5 т
12 – соответствует только на время обгона
13 – соответствует в любом случае
14 – не соответствует

ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

Ответы на стр. 233

V. Можно ли буксировать самосвал без водителя таким способом?
15 – можно
16 – можно со скоростью не более 30 км/ч
17 – можно лишь в светлое время суток
18 – нельзя



VI. С какой максимальной скоростью могут двигаться водители дальше?
19 – 60 км/ч
20 – 70 км/ч
21 – 90 км/ч



VII. При каком условии разрешен обгон на этом перекрестке?
22 – в любом случае
23 – при скорости обгоняемого менее 30 км/ч и отсутствии встречного транспорта
24 – обгон запрещен



VIII. В каком порядке водители должны проезжать перекресток?
25 – троллейбус; самосвал; автобус; мотоцикл
26 – самосвал и мотоцикл; автобус; троллейбус
27 – самосвал и мотоцикл; троллейбус; автобус

ТЕМ, КТО ЕДЕТ НА УКРАИНУ

СОВЕТЫ ГЕНЕРАЛЬНОГО КОНСУЛА

Наш корреспондент встретился с заведующим консульским отделом посольства Российской Федерации на Украине Александром ИВАНОВЫМ.

– Александр Георгиевич, кого-кого, а консульских работников проблемы и неприятности россиян на территории Украины не обходят стороной. В чем, по вашему опыту, их главная причина?

– Отправляясь сюда на отдых, к родственникам или просто транзитом, многие не сознают, что Украина – уже заграница. И, стало быть, относиться к такой поездке надо чрезвычайно серьезно. Прежде всего – не забывать необходимые документы, как это часто случается.

– 16 января 1997 года в Москве было подписано соглашение между Россией и Украиной о безвизовом порядке въезда, пребывания и выезда граждан обеих стран. Но ведь и раньше мы ездили друг к другу без виз. Что же изменилось на практике в результате этого соглашения?

– Оно зафиксировало документы, которые признаются в таких поездках. Сегодня для россиян это прежде всего паспорт гражданина бывшего СССР с вкладышем или справкой о том, что владелец является гражданином РФ. Если в паспорте есть штамп действующей прописки на территории России, поставленный до 6 февраля 1992 года, вкладыш и справка не требуются.

– Значит, конец самодеятельности пограничников, толковавших этот вопрос каждый по-своему... А кто выдает такую справку?

– Паспортные отделения милиции (это в больших городах), райотделы внутренних дел и даже сельсоветы. В ближайшее время появится внутренний паспорт гражданина Российской Федерации, и тем, кто получит его взамен старого, "советского", никакие вкладыши и справки уже не будут нужны. Признается, естественно, при пересечении границы и загранпаспорт – в нем в графе о гражданстве должно быть написано "Россия". Военнослужащие предъявляют удостоверение личности (генерала, офицера, прапорщика, мичмана) или военный билет срочной службы.

Если едут дети, необходимы свидетельства о рождении, а взяв с собой чужого ребенка, не забудьте получить от родителей нотариально заверенное согласие на то, что он путешествует или выезжает с таким-то.

Эти документы, конечно, нужно беречь. К нам очень часто обращаются в связи с их утратой после въезда на Украину. Часто их просто крадут из автомобиля вместе с сумкой, красивой папкой, кожаной курткой, оставленной в салоне на виду. В большинстве случаев эти документы к нам возвращаются, но слишком поздно, спустя месяцы.

– Рекомендация понятна: не оставлять документы в автомобиле и прятать все предметы, которые могут спровоцировать вора. Но так следует поступать и в России, не правда ли?

– На Украине – в особенности. Здесь сравнительно мало краж автомобилей и вообще серьезных преступлений. Скажем, в Киеве криминогенная обстановка в целом поспокойнее, чем в Москве. А вот мелких краж, в том числе из машин и карманных в общественном транспорте, очень много.

– Что же должен делать человек, оставшийся без документов?

– Первое грамотное действие – обратиться в милицию и зафиксировать этот факт, то есть получить соответствующую справку. Затем явиться в ближайшее консульское учреждение России (пока их три – в Киеве, Львове и Одессе) для получения временного удостоверения личности, действительного при пересечении границы. Оно называется "Свидетельство на возвращение в Российскую Федерацию" – только с ним пограничники и таможенники пропустят с Украины обратно.

– А как ехать без пропавших "прав"?

– Там, где вы получили справку об утрате документов, отдел ГАИ должен выдать вам временное водительское удостоверение. Сдавать экзамены при этом не надо.

– Многие берут с собой в поездку собаку или другое любимое животное, которое не с кем оставить...

– Российская ветеринарная служба должна выдать справку установленного образца, что собака или кошка такой-то породы здорова и может следовать с вами в автомобиле. А также сертификат о том, что ей сделаны все необходимые прививки. Это надо знать, чтобы не лить на границе слезы, когда любимца откажутся пропустить.

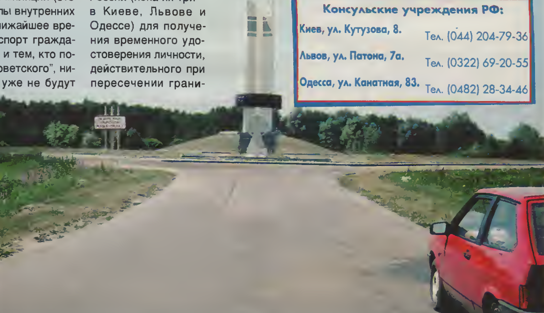
– Сколько валюты имеет права ввезти на Украину человек, постоянно живущий за ее пределами?

– Без специального разрешения, но обязательно с таможенной декларацией, – до 50 тысяч долларов США. Если при этом сумма превышает 10 тысяч, таможне подается заявление с объяснением, для чего предназначена валюта. Вывезти же обратно вы можете то, что ввезли, плюс тысяча долларов. На более крупную сумму требуется специальное разрешение НБУ (Нацбанка Украины) или уполномоченного им банка.

При въезде на Украину многие допускают ошибку, не внося в таможенную декларацию драгоценности. Скажем, ваша супруга или подруга так привыкла к больш-

Консульские учреждения РФ:

Киев, ул. Кутузова, 8.	Тел. (044) 204-79-36
Львов, ул. Патона, 7а.	Тел. (0322) 69-20-55
Одесса, ул. Канатная, 83.	Тел. (0482) 28-34-46



му золотому кресту на груди, что ей и в голову не приходит его задекларировать. Но вывоз драгоценностей, которые не были официально ввезены, разрешается лишь на сумму до 200 долларов. Поэтому, въезжая, вспомните хорошенько, что есть у вас и ваших пассажиров, помимо обручальных колец: дорогие часы, серьги, цепочки и т. п. – и обязательно впишите их в декларацию.

И, наконец, при въезде на Украину водитель обязан застраховать свою гражданскую ответственность на случай ДТП.

– Об этом новшестве ЗР подробно рассказал в мартовском номере.

– Украинская ГАИ работает интенсивнее российской и вообще более заметна на дорогах. С непривычки у россиян может сложиться впечатление, что к ним придираются – нет! Бывают, конечно, как и в России, попытки получить мзду. В таких случаях мы рекомендуем незамедлительно обращаться к руководству мздоимца и, если там не найдете поддержки, – в консульское учреждение РФ.

Штрафы за нарушение ПДД должны взимать только в национальной валюте – гривнах (1 гривна – примерно 3000 российских рублей). Размеры штрафов сравнительно невелики, "права" у иностранных водителей не забирают, а вот поставить автомобиль за грубое нарушение на штрафплощадку могут. Это минимум три месяца с оплатой стоянки по 10 гривен в сутки – вот пусть потенциальный нарушитель и посчитает...

– Случаются ли бандитские нападения на российских водителей?

– За последнее время у нас таких сведений нет. Скажу так: можно спокойно ехать отдыхать, не настраиваясь на криминальный лад. Но, конечно, избегать ночевок на обочине и в безлюдных местах...

Были случаи, когда мошенники, выдающие себя за агентов Интерпола, останавливали на дороге иномарку и объявляли, что она украдена за границей, после чего оформляли "акт" и "изымали" автомобиль. Такое право на Украине, как и в России, дано не Интерполу, а органам ГАИ. Если все-таки такая ситуация возникнет, требуйте оформления документов не на дороге, а в дежурной части ГАИ. Кстати, такое требование отрезвляюще действует и на "простых" мздоимцев.

– А в каких случаях водитель или его пассажиры должны обращаться в консульское учреждение России?

– О первом случае уже было сказано: если вы лишились документов. Второй случай – когда вы считаете, что с вами поступают противозаконно. Попав, не дай Бог, в такую ситуацию, требуйте присутствия консульского работника.

Вопросы задавал
Леонид САПОЖНИКОВ

СПОР РЕШИТ СПЕЦИАЛИСТ

На вопросы читателей отвечает эксперт, преподаватель кафедры транспортной юриспруденции МАДИ Михаил КОШЕЛЕВ.

Январским вечером я на автомобиле УАЗ-452 ехал в райцентр. Погода была пасмурная, мела поземка, видимость дороги около 150 метров. На одном участке дорогу перемело и образовался двадцатиметровый снежный занос. Навстречу мне ехал "Москвич". Я переключился на низшую передачу и начал преодолевать занос на скорости 30 км/ч. Под снегом оказался лед, мою машину потащило влево. Я попытался выравнять УАЗ, но уйти со встречной полосы уже не успевал, поэтому вывернул руль и съехал на левую обочину. Дорога для "Москвича" была свободна. Однако водитель "Москвича", очевидно, испугавшись моих маневров, начал "летать" по трассе и в результате его машину снесло на обочину. Тут мы и встретились.

В аварии обвинили меня. По мнению ГАИ, я должен был "остановить свой автомобиль, дождаться, когда "Москвич" проедет снежный занос, а потом продолжить движение". Должен сказать, что водителю "Москвича" я полностью оплатил моральный и материальный ущерб и с его стороны претензий ко мне нет. Только один ли я во всем виноват?

Алтайский край — Н. Косолапов

Опасная обстановка возникла в момент, когда стало заносить автомобиль УАЗ. Правила не регламентируют действия водителя в этих условиях. Обычно занос начинается с поперечного скольжения колес задней оси. Существует много рекомендаций по выходу из заноса. В первую очередь, необходимо вернуть устойчивость автомобилю вращением руля. Здесь все зависит от мастерства, квалификации и опыта водителя. Как правило, торможение вызывает лишь прогрессирующий занос. Поэтому "рекомендации" ГАИ остановить машину после начала заноса нельзя признать аргументированными. В то же время и действия водителя "Москвича" не соответствуют требованиям Правил. Проще говоря, он предпринял маневр, который оказался опасен для других участников движения и привел к аварии.

Однако в этом ДТП есть нюанс, на который (как обычно) никто не обратил внимания. Сотрудникам ГАИ на месте аварии надлежало установить причины(!) возникновения заноса УАЗа. При этом обязательно обратить внимание на состояние дорожного покрытия. Есть все основания полагать, что участок дороги не соответствовал пункту 3.1.4 ГОСТ Р 50597–93 "Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения" и пункту 1.2 ВСН 24-88 "Технические правила ремонта и содержания автомобильных дорог". В обоих пунктах указывается минимальное значение коэффициента сцепления шин с дорожным покрытием. Судя по письму, на участке дороги, где произошла авария, оно было ниже допустимого. Поэтому возлагать ответственность только на водителя УАЗа было бы ошибочно.

В ноябре прошлого года я ехал на ВАЗ-2106 по неосвещенной улице в городе Набережные Челны. На моей машине был включен ближний свет фар. Неожиданно передо мной "вырос" стоявший поперек проезжей части автомобиль. Ни габаритные огни, ни аварийное освещение не включены, знака не было. Я принял все меры, но избежать столкновения не смог. После рассмотрения дела в ГАИ было принято решение о нашей обоюдной вине.

Казань — С. Борисов

В том, что в ДТП есть вина водителя машины, оставленной на проезжей части, сомнений нет. Чтобы оценить, обоснованно ли привлечен к ответственности водитель ВАЗ-2106, нужно ответить на два вопроса: соответствовала ли его скорость условиям видимости в направлении движения и располагал ли Борисов технической возможностью предотвратить наезд на стоявший автомобиль? Во-первых, необходимо знать расстояние видимости в ближнем свете фар и подсчитать предельно допустимую скорость. Во-вторых, требуется установить, на каком расстоянии водитель мог увидеть стоящий автомобиль, и сравнить его с остановочным путем. Если фактическая скорость не превышает предельно допустимой, то вывод о виновности Борисова по пункту 10.1 ПДД несостоятелен. Если остановочный путь больше, чем расстояние, с которого можно было обнаружить стоящий автомобиль, значит, водитель не располагал технической возможностью предотвратить столкновение.

Поскольку указанные расчеты не проводили, то обвинения в адрес водителя следует считать необоснованными.



СМЕЛЫЙ, СПОКОЙНЫЙ, ОТВЕТСТВЕННЫЙ...

Способность к вождению автомобиля – талант, данный природой, или сформировавшееся умение? Почему одни люди хотят и даже горят желанием сесть за руль автомобиля, а другие отказываются, даже не испытав тех ощущений и эмоций, которые могут возникнуть? Почему среди тех, кто решил научиться вождению, одни после первых же уроков чувствуют себя уверенно, а другие не могут преодолеть страх? Почему, наконец, из тех, кто регулярно пользуется автомобилем или даже стал профессиональным водителем, одни создают аварийные ситуации и попадают в них, а другие безаварийно ездят долгие годы? А может, все это – следствие определенных черт характера?

Научные исследования, проведенные социологами МГУ имени М. В. Ломоносова, дают однозначный ответ: существует непосредственная связь между характером человека и безаварийностью езды.

Чтобы прийти к этому выводу, потребовалось изучить характер водителей-профессионалов одного из автотранспортных предприятий Москвы. Сравнивали и анализировали черты характера одних, кто вообще не попадает в аварии, и других, у кого они хоть редко, но случались. Моделировались обычные жизненные ситуации и учитывались типы реакций и поведения, ценности и установки сравниваемых групп водителей. Исследовали, например, как – активно или пассивно – ведет себя человек в компаниях, в присутствии людей, старших по возрасту и с большим опытом в работе, как он реагирует, если ему кто-то мешает отдыхать, как ведет себя в ситуациях риска и т.д. Опросили больше ста водителей легкового транспорта со стажем работы около 10 лет (были и проработавшие в Москве около 20 лет) – тех, кто многолетней практикой ежедневного вождения в любых погодных условиях прошел естественный профессиональный отбор. А это значит, что результаты исследования можно считать обоснованными и надежными.

Социологи пришли к выводу, что на качество вождения непосредственно влияют смелость, повышенные моральные нормы, умение вести себя в группе, уравновешенность (пониженная тревожность) и творческое воображение.

Только на первый взгляд кажется, что это очевидные вещи. Ведь, скажем, такие качества, как интеллектуальные способности, общительность, сила воли, и прочие не связаны с эффективностью и безаварийностью вождения. (В аварии попадали и интеллектуалы, а среди безаварийных водителей есть те, кто не любит и не умеет решать сложные аналитические задачи). Почему же именно эти качества характера обеспечивают безопасность движения?

Смелость. Казалось бы, не надо объяснять, зачем она водителю. Но если задуматься и вспомнить примеры из жизни, смелость бывает разная: "безрассудная" у летчика-испытателя, пожарного, военного, смелость парашютиста, то есть проявляемая в постоянных экстремальных ситуациях риска, и смелость, к примеру, выступления перед аудиторией. Смелость в ситуации, связанной с риском для жизни, естественно, отличается от смелости, когда есть угроза лишь статусу, состоянию эмоционального комфорта. Короче говоря, смелость водителя должна быть ниже смелости летчика. Если брать 10-балльную шкалу оценки, то смелость летчика, по некоторым данным, составляет 9–10 баллов. У водителя, как показали исследования, – около 7 баллов (норма – 4–6 баллов.)

Если смелость – чаще всего врожденное свойство и сложно поддается тренировке, то **морально-этические нормы** формируются у человека в процессе его жизни – в семье, в школе, на работе. Повышенные моральные нормы – это обязательность, ответственность перед другими, умение следовать групповым правилам поведения, уважительность к окружающим. Водитель, обладающий этими качествами, внутренне готов подчиняться и подчиняется правилам дорожного движения. Иными словами, водитель, в характере которого есть запрет нарушать групповые правила и нормы, уважение к ним, а главное – к окружающим людям, не поедет на красный свет, будет внимателен к другим участникам движения.

Напротив – водитель смелый, но с низким уровнем моральных норм (нет определенных внутренних ограничений), порой не задумываясь, создает аварийную ситуацию.

Уравновешенность, пониженная тревожность – также обязательные качества культурного водителя. Тревожность – это эмоциональная нестабильность. Она характерна для людей со слабой, неуравновешенной нервной системой: такие склонны переживать различные ситуации (реальные и даже воображаемые) как чем-то им угрожающие, испытывать при этом беспокойство и неопределенный страх. Такая эмоциональная неустойчивость в поведении водителя отвлекает его от дороги. Тревожность проявляется в суетливости, возбужденности, депрессивных (подавленных) реакциях, что влияет на стиль вождения.

Наконец, **творческое воображение** – качество, которое, видимо, позволяет водителю предвидеть изменения ситуации, вероятное поведение других участников дорожного движения (водителей, пешеходов и пр.), что тоже способствует безопасности. Кроме того, возможно, именно благодаря творческому воображению человек видит в монотонной, казалось бы, работе водителя какой-то интерес, получает от нее удовлетворение.

Исследование ученых-социологов позволит оценить, насколько водитель соответствует требованиям профессии и безаварийности. Те, кто уже управляет автомобилем, и те, кто только собирается этому научиться (независимо от пола и возраста), руководители транспортных предприятий, бизнесмены, заинтересованные в правильном отборе водителей-профессионалов, могут теперь определить "профпригодность".

Все качества характера, связанные с безаварийностью, несмотря на их кажущуюся абстрактность, могут быть выделены по своим признакам и измерены. Испытайте себя прямо сейчас! Конечно, нет возможности исследовать сегодня все указанные качества, но проверить некоторые способности вы можете, ответив на вопросы теста.

Александр ОСЕЕВ,
доцент социологического факультета МГУ им. М. В. Ломоносова



ОЦЕНИТЕ УРОВЕНЬ МОРАЛЬНЫХ НОРМ

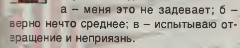
Вашему вниманию предложено 10 вопросов. Внимательно прочтите каждый из них и постарайтесь, не раздумывая долго (свыше 3–5 секунд), дать лишь один из трех вариантов ответа.

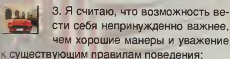


1. Если бы я увидел дерущихся соседских детей, то я:
а – не вмешивался бы; б – не знаю, что предпринял бы; в – прекратил бы драку.

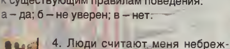


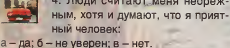
2. Когда я вижу неряшливых, неопрятных людей, то:
а – меня это не задевает; б – верно нечто среднее; в – испытываю отвращение и неприязнь.



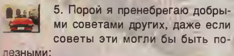


3. Я считаю, что возможность вести себя непринужденно важнее, чем хорошие манеры и уважение к существующим правилам поведения:
а – да; б – не уверен; в – нет.





4. Люди считают меня небрежным, хотя и думают, что я приятный человек:
а – да; б – не уверен; в – нет.



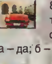
5. Порой я пренебрегаю добрыми советами других, даже если советы эти могли бы быть полезными:
а – изредка; б – вряд ли когда-нибудь; в – никогда.



6. Думая о трудностях в своей работе, я:
а – стараюсь все учесть заранее, прежде чем встретить трудность; б – верно нечто среднее; в – считаю, что я справлюсь с трудностями по мере того, как они возникнут.



7. Вид неубранной комнаты очень раздражает меня:
а – да; б – верно нечто среднее; в – нет.



8. В своих поступках я всегда тщательно стараюсь придерживаться общепринятых правил поведения:
а – да; б – верно нечто среднее; в – нет.



9. Я довольно пунктуальный человек и всегда настаиваю на том, чтобы все делалось по возможности правильно:
а – согласен; б – верно нечто среднее; в – не согласен.



10. Мне нравится работа, требующая добросовестности, точности навыков и умений:
а – да; б – верно нечто среднее; в – нет.



Будьте внимательны при подсчете баллов. В вопросах с 1 по 5 "а" имеет значение 0 баллов, "б" – 1 балл, "в" – 2 балла. В вопросах с 6 по 10 "а" оценено в 2 балла, "б" – 1 балл, "в" – 0 баллов. Подсчитайте сумму набранных баллов.

17–20 баллов. У вас высокое соответствие данного качества характера требованиям безопасности. Вы относитесь к типу обязательных и ответственных людей, поскольку руководствуетесь чувством долга. Вы аккуратны и добросовестны. Если вы получили 19–20 баллов, то ваша ответственность доходит до педантизма. В повседневной жизни у вас могут быть конфликты с людьми неорганизованными и непунктуальными. Однако на дороге данное качество поможет вам избежать аварийных ситуаций, вы редко будете входить в конфликт с Правилами дорожного движения.



11–16 баллов. У вас среднее соответствие моральных норм требованиям безопасности. Уровень ваших моральных норм – как у многих в обществе. Вы относитесь к типу людей, у которых в одинаковой степени присутствует и обязательность (ответственность), и необязательность. Там, где требуется ответственность – вы ответственны, но если будет возможность нарушить принятые правила и сделать по-своему, то вы поступите вопреки принятым правилам, так как считаете нужным. Вы, возможно, не проедете на красный свет, но при случае (в отсутствие видимой опасности) пойдете на нарушение Правил дорожного движения. Сдерживайте себя от этих побуждений.



0–10 баллов. У вас низкое соответствие моральных норм требованиям безопасности дорожного движения в городе. Это не означает, что у вас нет морали. Она просто своя, индивидуальная. Неподчинение общим нормам и есть ваша мораль. В обыденной жизни виновными в своих неприятностях вы считаете других, а не себя. При управлении автомобилем вы легко перейдете запреты Правил дорожного движения и будете их нарушать, оправдывая это личными мотивами и обстоятельствами. Это не значит, что вы плохой водитель. По некоторым данным, отдельные гонщики должны обладать данным уровнем моральных норм, что обеспечивает им психологическую победу над уважительным соперником, даже ценой повреждений собственного автомобиля. Но в городе гонщик – фактор опасности дорожного движения. Поэтому при езде по городу следите за соблюдением Правил и будьте предупредительны к другим.

ЗАПЛАТИЛИ ЖИЗНЬЮ

За полвека после второй мировой войны (с 1946 по 1995 год включительно) аварии на дорогах Японии унесли жизни 495 821 человека. Количество ДТП оценивается астрономической цифрой – 25,7 млн. Несмотря на воспитательные, организационные и просто жесткие полицейские меры, на протяжении последних восьми лет ежегодно погибает более 10 тыс. чел. Впервые этот рубеж был перейден в 1950 году, печальный рекорд – 16 765 погибших – зафиксирован в 1970-м. Некоторое снижение активности на дорогах, последовавшее за топливным кризисом, позволило в 1979-м опустить планку до 8466.

Всезнающая статистика отмечает, что в Японии каждый третий погибший в 1995 году в ДТП был старше 65 лет. Это объясняется не только худшей реакцией пожилых людей, но и возрастанием их доли среди населения. А вот молодежь все чаще становится жертвой модной привычки – беседовать по телефону за рулем.

Но как бы ни были велики цифры жертв на дорогах Японии, они не идут ни в какое сравнение с российскими (около 20 тысяч погибло в 1996 году), особенно если сравнить количество автомобилей в двух странах.

ЭХ, ДОРОГИ...

Принятая два года назад президентская программа "Дороги России" позволила улучшить состояние автодорог, однако по их плотности на квадратный километр страна отстает не только от развитых стран мира, но и от бывших республик СССР, занимая среди них предпоследнее место.

В настоящее время протяженность автодорог в стране составляет 937 тысяч километров. "Это крайне недостаточно для такой страны, как Россия", – заявил министр транспорта Николай Цах. Он, однако, не назвал ту республику бывшего СССР, в которой состояние с дорогами хуже, чем в России.

"Мы не можем похвастаться состоянием дорог. Даже в Европейской части страны их плотность в шесть раз меньше, чем в Латвии, в пять раз меньше, чем в Эстонии. До сих пор более 150 районных центров и около 300 тысяч мелких и средних населенных пунктов не имеют связи с внешним миром по автодорогам с твердым покрытием. Это означает, что несколько миллионов человек в период осенне-весенней распутицы остаются отрезанными от внешнего мира", – сказал министр.

Вместе с тем меры, принятые дорожниками даже в условиях бюджетного дефицита, за последние четыре года все же помогли заметно улучшить качество дорог.

СТОП-ЛЯП

"СЛЕПОЙ УКАЗЫВАЛ ДОРОГУ, А БЕЗНОГИЙ ЖАЛ НА ТОРМОЗА..."



Оказывается, немного фантазии – и сочетание дорожных знаков приобретает новый, глубинный смысл, недоступный консервативному ГОСТу. Особенно это важно для слепых водителей. Что смеетесь, думаете, таких нет?

Может быть, у вас и нет, а в Москве есть. Посмотрите на фото 1: эта парковка для слепых водителей расположена в самом центре столицы, близ знаменитой Старой площади. Обратите внимание, как аккуратно выстроены в ряд машины: сразу чувствуется, что ставили на ощупь. Все равно не верите? Напрасно. Наглядный пример – фото 2. Снимок тоже сделан в центре Москвы. (Может быть, что-то с Центром? Все-таки сосредоточение российской власти.)

Что приклеено к заднему стеклу "девятки"? Подумаешь, в ПДД нет такого предупреждающего знака. А как другим водителям узнать, что за рулем – слепой? Да еще на шипованной "резине". Хотя... последнее не обязательно. Возможно, это первая буква фамилии или имени владельца ВАЗ-2109. Тем не менее – осторожней, коллеги, может быть, машина принадлежит депутату Государственной Думы...

Кстати, по слухам, скоро в продаже появятся похожие треугольные наклейки на базе следующих знаков: 1.27 (Шум в ушах), 1.26 (Злой водитель), 1.25 (Хамлю, но быстро бегаю), 1.29 (Сквозняк в голове), 1.9 (Крыша съехала), 1.15 (Люблю выпить за рулем) и 1.7 (Не мешать, думаю).

Вообще "очки", то есть табличка 7.15 называется "Слепые пешеходы". Она указывает, что пешеходным переходом пользуются слепые. Применяется только со знаками 1.20, 5.16.1, 5.16.2 ("Пешеходный переход") и светофорами. Очевидно, своим сочетанием с другими знаками "очки" указывают на то, что в наше время переход из категории пешеходов в водители так же быстр, как и обратный (на фото 1 табличка, по замыслу авторов, означает ведомственную принадлежность стоянки – правлению Всероссийского общества слепых. Так-то...)

Ну, ладно – Москва. Она всему голова. А что делается, например, в Тверской области? В полях, как известно, и слепым коровам везде дорога (фото 3).

Очевидно, верхний треугольник должен предупреждать водителей, что стада домашних животных гуляют по проезжей части в двух направлениях. По первой дороге идут на водопой, а по второй – возвращаются. Пастух за поведение мучимой жаждой скотины ответственности не несет. Кстати, знак 2.3.1, согласно ГОСТу, в населенных пунктах не устанавливается. Если, конечно, авторы "предупреждения" имели в виду именно этот знак.

Фото 4 лучше не видеть. Во всяком случае, на дороге. Тот редкий случай, когда действительно придется объяснять инспектору, что ты не корова. (Наоборот вряд ли получится.) Что же такое стоит почти в самом начале довольно большого поселка в Псковской области? Знак 3.24 ("Ограничение скорости") – понятно. Под ним табличка 7.2.1 ("Зона действия") – тоже понятно. Теперь постараемся уразуметь, что получилось в комплексе. Ограничение скорости 40 км/ч на протяжении трех километров: по всей видимости, такова длина дороги, проходящей через весь поселок. Так что, в этом удивительном населенном пункте нет ни одного перекрестка? Да нет, вот первый, на него указывает знак 5.21.1. Ох, не хотелось бы оказаться на месте водителя, едущего со скоростью 60 км/ч (согласно ПДД), которого остановит сотрудник ГАИ посреди поселка. Что тут скажешь? Только одно. Товарищи (господа) водители и инспекторы, будьте взаимно зрячими!



"ПРИВЕТ ОТ ЧИНГИЗ-ХАНА!"



Весна – начало массовых заторов на улицах наших городов (сегодня – не только Москвы и Питера), на дорогах России. Автомобилей все прибавляется и прибавляется, а вот транспортных магистралей...
О причинах заторов на наших дорогах ведет разговор Виктор СЛЕСАРЕВ.

Если вы за 15 минут кое-как одолели пару-тройку километров пути, то есть, хотя и очень медленно, ехали – это еще не пробка. Кто-то метко назвал такое движение "желеобразным". Настоящий затор – это когда вы стоите обычно без всякой уверенности в том, что в ближайшие час или два удастся продолжить путь!

"Желе" характерно для мест с напряженным автомобильным движением, когда пропускная способность улиц становится недостаточной – например, при массовой "миграции" населения к родным дачам в выходные дни. Не избавлены от этой беды и цивилизованные страны – и, как показывает мировой опыт, проблема решается только строительством новых магистралей, транспортных развязок в разных уровнях, расширением старых и т. д. Пробки же больше свойственны нам, россиянам, любителям ставить своих собратьев в трудное положение: "Ах так? Ты меня не пропустил! Но и сам не проедешь!" Зная эту национальную черту противника, дружные, дисциплинированные монголы, руководимые Чингиз-ханом, крепко поколачивали русских князей. И – поделом, заметьте!

Именно так и получаются наши пробки. Да, дороги у нас плохие. Да, узкие.. Да, любят их ремонтировать именно в час пик, а не ночью, например... Можно долго перечислять объективные причины низкой пропускной способности улиц и переулков – но ездить по ним все же было бы можно (хотя и медленно), кабы не наша неискоренимая жажда воевать друг с другом. Ведь далеко не каждый европейский город может похвастать широченными улицами. А как-то ездят французы, бельгийцы, чехи...



1. В подобных "узкостях" следует ехать поочередно. А как бы поступили вы?

Как получается пробка (в отличие от "желе")? Вообразите сцену: по какой-то причине некий 25-метровый панелевоз (бензовоз, "фура"...) не успел повернуть на перекрестке на свой "зеленый". Водители с пересекаемой улицы обязаны его пропустить, а потом уж трогаться (пункт 13.2 ПДД), ан не тут-то было! Спешим... Кто-то особенно горячий рванулся наперерез. Большегруз, не желая никого давить, тормозит, перегородив перекресток, а в "угольное ушко" лезут все, кто как умеет. Стоит кому-то слегка зацепить соседа – и движение надолго парализовано. Даже если ГАИ приедет вовремя, что на деле маловероятно, "оформление" аварии требует времени – и затор растягивается на километры.

Конечно, реально события могут развиваться как угодно. Но стоит двум-трем упрямцам стать на перекрестке "елочкой", заблокировав друг друга, – и конец!

Довольно часто заторы возникают и по причинам чисто техническим – наш российский (и без того не шибко надежный) автомобиль, когда его еще и безграмотно эксплуатируют, закономерно отказывает. И случись это на улице с напряженным движением – пробка неизбежна.

В цивилизованных странах для случаев, когда по какой-либо причине пересекаются два потока разных направлений, применяется простейшее правило: узкое место проезжают поочередно водители с одного и другого направления (фото 1). У нас же первым едет самый "крутой", то есть наглый. Чаще – владелец престижной иномарки. Или личный шофер владельца, что даже хуже, если вспомнить формулу "из грязи – в князи!"...

Очень часто пропускная способность улиц снижается из-за допускаемых нами "вольностей" (о соблюдении правил движения как-то и говорить уже неловко, тем более что многие водители даже не знают о том, что еще 1 июля 1994 года вступили в силу "новые"). С тех пор пункт 12.2 предписывает парковку автомобилей только вдоль тротуара, а не под углом к нему (немногочисленные исключения – не в счет). Но взгляните на фото 2. Интересно, а знают ли о Правилах в ГАИ?

Другой пример. Если по середине улицы проходят трамвайные пути на одном уровне с проезжей частью для автомобилей, поворот налево должен выполняться с путей – пункт 8.5 Правил (фото 3). Но об этом многие даже не подозревают, занимая полосы, предназначенные для движения прямо, и мешая соседям по потоку.

Так куда же смотрит автоинспектор? Известно: "разгребать" заторы – дело хлопотное, да и деньгами тут, как говорят, не пахнет.

Как избежать попадания в "желе" и заторы? Изучайте город и запоминайте запасные маршруты. В водительской среде мыслителей уровня Льва Толстого не так уж много, большинство едет просто и прямолинейно, используя известные улицы, проспекты. В часы пик здесь что-то вроде Батыева нашествия... Вы же, избегая этих улиц, сделаете два-три лишних километра, но сэкономите и время, и бензин. Да и нервы сбережете. Очень полезно знать и обходные пути за городом – к месту отдыха, даче, деревне. Найдя маршрут, мало известный "дачной" публике, порой можно сэкономить часы!



2. Правила парковки многим нипочем. А пункт 12.2 ПДД парковку под углом к тротуару в таких местах запрещает.

Как себя вести в условиях "желе"? Труднее всего здесь эмоциональному человеку, которому постоянно кажется, что на него вот-вот наедут. От этого действительно никто не застрахован. Некоторые психологи советуют отводить душу руганью, конечно, при закрытых окнах! Но на мой взгляд, этот совет весьма опасен – мы же не на пешей прогулке! Так и до аварии один шаг. Поэтому следует сдерживать себя, учиться дисциплине, не ссылаясь на сердобольных медиков и всякие "стрессы".

Опытные водители, нередко попадавшие в такие ситуации, зачастую становятся способны ездить "на автопилоте", как бы полуотключаясь от происходящего. "Желе" движется медленно – несколько метров в минуту, поэтому здесь можно немного расслабиться, думая о чем-нибудь приятном и с максимальной доброжелательностью к соседям. Двинулся поток – двинулись и вы, руки и ноги сами все делают.

Если вас крепко заблокировали в пробке, постарайтесь найти себе занятие, а не переживать впустую. Можете слушать музыку, решать кроссворды, читать газету, книгу, жевать бутерброд. Ругаться бесполезно. Но лучше всего – если чувствуете в себе этот дар! – взять на себя роль регулировщика и попробовать развести "заблудившиеся" автомобили, не дожидаясь ГАИ. Иногда это удается, главное – убедить в целесообразности таких действий еще хотя бы трех-четырех человек, чтобы подвинуть одного на метр, другого на два. И дело пойдет...

Если "желе" не позволяет вам переместиться в нужный ряд для поворота, внимательно следите за характером движения и работой светофоров. Имея достаточно мощный двигатель, очень выгодно быть у линии "стоп" первым, пока горит красный сигнал. Получив таким образом перед собой 15–20 метров "чистого пространства", вы можете энергично стартовать на зеленый сигнал и уйти вправо или влево, насколько нужно для последующего маневра.

Конечно, дорожные трудности отличаются великим разнообразием. Если говорить о риске попасть в аварию, то прежде всего избегайте улиц, проходящих возле многочисленных базаров. Здесь царит полная неразбериха, публика озабочена коммерцией, ей дела нет до безопасности – собственной или чьей-то еще. Как правило, только коммерция волнует и гаишника, который здесь якобы наводит порядок, так что на него не рассчитывайте. Чуть зевнете – и машина помята или разбита. С учетом такой возможности самое разумное – объезжать места толчеи за версту, не забывая возносить хвалу мэру за заботу о нас, рядовых горожанах.



3. Снимок через ветровое стекло нашего автомобиля: водитель "Газели" должен был повернуть налево с трамвайных путей. Результат нарушения – едущим сзади в прямом направлении придется ждать...

К ПОЛОСАТОМУ ЖЕЗЛУ – КОМПЬЮТЕР

Вчера ездили на "горбатом" "Запорожце", сегодня пересели в "Жигули", а завтра вас останавливает инспектор на патрульном "Мерседесе". Прогресс! Но вот закавыка: "Мерседес" – современная машина, а инспектор остался прежним. Как и его методы работы. Не дошел пока прогресс в актуальные области безопасности дорожного движения, доказательств вины водителя, розыска похищенного транспорта и т. д.

Самый обычный пост ГАИ недалеко от Новороссийска (фото вверху).

Дежурная часть отдела ГАИ.

За первый год работы новых подразделений количество ДТП уменьшилось на 20%, погибших – на 15%, а раскрытых сотрудниками ГАИ преступлений увеличилось на 28%.

Конечно, есть "положительные моменты". К примеру, пермский опыт радиомодемной связи (о нем журнал рассказывал в прошлом году). В столице, на МКАД, установлены фотокамеры, фиксирующие превышение скорости, время и номер машины нарушителя. Угнанные автомобили нередко заносят в компьютер (правда, бывает, что с ошибками). Есть, есть прогресс. Нет четко работающей системы. Такой, которая объединила бы современную технику с желанием должностных лиц облегчить жизнь себе и, главное, гражданам, которым и должны служить их ведомства.

Первую попытку (рискну сказать – максимально возможное приближение) предприняла ГАИ Краснодара еще в 1990 году. Тихо, без эмоций и парадной шумихи был разработан план развития до 2000 года. Под этот план рассчитали вместе с краевой администрацией бюджетные расходы. Вообще, начало девяностых стало началом коренного изменения самой структуры УВД (в рамках края) и, как следствие, ГАИ. Если попытаться в двух словах объяснить суть преобразований: "сосредоточение всех сил в подразделениях ДПС с четкой вертикальной подчиненностью", то получится очень просто – каждый занимается своим делом (и оттого эффективно).

Спросите любого краснодарского водителя, есть ли у него "временное разрешение". Есть, но штрафных баллов в нем нет! Потому что учет нарушений ведет компьютер. На следующий день после составления протокола информация о нарушителе "сидит" в базе данных. (В прошлом году за систематические нарушения ПДД попрощались с "правами" 20 тысяч человек.) Все подразделения ГАИ соединены между собой электронной почтой. Считанные секунды – и "циркулярная" информация (от разбойного нападения до поздравления с 8 Марта) попадает на экраны постов и отделов ГАИ. Разумеется, инспектор имеет возможность проверить водителя, запросив базу данных по рации. Ответ он получит без долгого ожидания и по всем интересующим его "параметрам". Естественно, любой запрос – через компьютер, поэтому посторонний получить информацию не может. Кстати, подобные беседы "по рации" в Краснодарском крае доживают последние дни. Уже в будущем году патрульные наряды получат более сотни переносных компьютеров, оборудованных радиомодемами.

У местного компьютерного учета есть свои удобные особенности: в базу данных (БД) сразу заносят не только госномер машины, но и номера кузова, двигателя и документов. Объединяем БД владельцев транспорта, похищенных машин, лиц, находящихся в розыске, карту края, очагов аварийности, техосмотра, дислокации дорожных знаков...

Что получилось? Автоматизированное рабочее место (АРМ) сотрудника ГАИ, которое, по словам начальника отдела розыска краевого Управления ГАИ Анатолия Степанова, "позволяет конкретному инспектору получать оперативную информацию для решения любых задач и четкие рекомендации, как действовать в данной обстановке". Результаты? В пять раз больше стали находить похищенных машин. (Причем две из трех объявлены в розыск другими регионами.) Представьте – угон десяти машин по области за один день считается ЧП! За прошлый год на 700 (!) процентов возросло количество задержанных сотрудниками ГАИ преступников всех мастей. Ну, скажет кто-нибудь, это прямо какой-то 37-й год: наверное, хватают всех без разбора... Ничего подобного! Здесь помнят, что нельзя нарушать права человека. Поэтому, если нет неопровержи-

мых доказательств, что машина ворованная, перебиты номера – только у инспектора "появились основания полагать..." – автомобиль отдают владельцу. Вину доказывает задержавший, а не водитель!

Справедливости ради скажем, что к столь тщательному подходу краснодарцев подтолкнула близость "горячих точек". Взгляните на фотографии: такое оснащение рядового милицейского поста мы видели разве что в зарубежных фильмах. Компьютеры, модемы, современная связь плюс эстакады для осмотра машин и четкая слаженная работа инспекторов. Технический прогресс ко многому обязывает. Но и освобождает от набившей оскомину рутины, давая возможность инспектору РАБОТАТЬ.

Да – головорезы, пытающиеся провезти оружие и наркотики, будем надеяться, не пройдут (вернее, не проедут). Но не в них дело, не в чрезвычайных ситуациях. Предположим, обычный водитель потерял талон о прохождении техосмотра. За такую "промашку" с виновного в два счета снимут номера – у нас. А на Кубани запросят БД и узнают, проходил ли владелец машины ТО. Да – проезжайте, но учтите, что об отсутствии талона отныне помнит компьютер: вернувшись домой, обратитесь в ГАИ и восстановите утраченный. Еще пример. Как известно, на каждое нововведение российский ум придумает противоядие. Во временном разрешении скопилось критическое количество штрафных баллов? В ГАИ заявляем о пропаже, сдаем экзамен – и заветный свеженький, чистенький "талон предупреждений" в кармане. Или другой сюжет: "талон" испачкался. Сто процентов, что в ГАИ вас обвинят в подчистке и попытке исправления штрафных записей. После этого дорога одна – на переэкзаменовку. Позавидуем краснодарцам: у них такое в принципе невозможно.

Как позавидуем и отсутствию очередей в краснодарских подразделениях ГАИ, отвечающих за учет и регистрацию автотранспорта и прием экзаменов по ПДД. У них нет привычного нам аврального режима работы. Впрочем, сами кубанцы не считают, что достигли идеала. Ведь и технический прогресс не стоит на месте, за ним нужно поспевать. Поэтому скоро на краснодарских дорогах появятся приборы контроля скорости (ПКС) и телевизионные фиксаторы нарушений (ТФН), а на железнодорожных переездах – "Фотоком-1". Разумеется, они будут "завязаны" в общую компьютерную сеть. Кто же занимается программным обеспечением, контролирует работу компьютерной сети? Спецподразделение, куда входят системщики, программисты, монтажники и т. д. Словом, классные специалисты, причем находящиеся в штате ГАИ. От такой благодати появляются не имеющие российских аналогов программы, с помощью которых улучшается, к примеру, работа светофоров, которые управляются по радиоканалу! Добавим, что каждый месяц на городских магистралях появляется новый светофор. АСУ действует с 1986 года, более 80% светофоров (100 перекрестков) управляется этой системой. В ближайших планах – внедрение радиоканалов в Новороссийске, Сочи и Анапе. А далее, как говорится, везде.

Разумеется, совместный (с компьютером) труд требует от сотрудников ГАИ некоторых знаний, выходящих за рамки "Наставления по ДПС". Для этого создан учебный центр и принято решение систематически проводить переподготовку кадров. Занятия нелегкие (особенно практические), но актуальные: например, освобождение заложников, задержание вооруженных угонщиков, доврачебная помощь пострадавшим в ДТП, работа со служебными собаками (поиск наркотиков, оружия, взрывчатых веществ).

Кто-то возразит: все это, конечно, хорошо... но водителю-то важно не то, как оснащена ГАИ, а каковы ее сотрудники. Вымогают ли взятки, хамят ли... В Краснодаре создан механизм четкого контроля за работой сотрудников ГАИ. Скажем так: практически любое нарушение законности автоматически "высвечивается" контрольно-профилактическим отделом. В результате около 500 сотрудников привлечено к дисциплинарной ответственности, а 46 человек уволено. Краснодарский отдел "собственной безопасности" тесно сотрудничает с аналогичными службами соседних регионов. Например, в прошлом году было девять совместных проверок.

Может создаться впечатление, что в Краснодарском крае ГАИ идеальна и нет никаких проблем и трудностей. Это не так, а все сказанное отнюдь не "хвалебная песнь". Просто там, где хотят работать по-настоящему, там есть результаты. Все-таки технический прогресс должен быть не только на бумаге в отчетах и докладах. Причем не в отдельно взятом регионе, а всюду. "Краснодар" должен стать нормой. Я спросил нескольких водителей: "Как живется на кубанских дорогах?" Как правило, ответ был один: "ГАИ у нас строгая (суровая, серьезная), но ездить легче, чем в других областях".

Сергей ИГОНИН,
ст. инспектор
15-го отдела ГАИ Москвы

Краснодарский край. Площадь – 76 тыс. км^2, 38 районов, 20 городов, более двух тысяч населенных пунктов. Территорию обслуживают 54 органа внутренних дел. Протяженность дорог – 43,6 тыс. км (их плотность в шесть раз выше среднероссийской). Пять миллионов жителей 120 национальностей (плотность населения в семь раз выше среднероссийской, а количество транспорта на 100 тысяч жителей – в два раза).

Центральный пульт АСУ Краснодара. На переднем плане – телевизор, на котором изображена карта города и режим работы светофоров.



От редакции. Взгляд специалиста на работу коллег интересен. Разумеется, автор публикации тактично избегает конкретных сравнений и оценок. Беда в том, что почему-то в автоинспекции не принято перенимать опыт... Вроде бы каждый сам по себе, хотя все делают одно дело. Но прослышав о поездке инспектора в Краснодар, интерес к тамошним новациям проявили в Управлении ГАИ Москвы. Будем надеяться, что интерес не праздный.

НОВЫЙ ЗАКОН ПРО СТАРОЕ РУЖЬЕ

Хорошо смеется тот,
кто стреляет последним.
Народная мудрость

С первого июля 1997 года вступает в силу усовершенствованный вариант прежнего (см. ЗР, 1996, № 11) "Закона об оружии". Отныне он будет иметь статус федерального и, помимо расширенного толкования старых статей, содержит много нового.

Начнем с того, что в Федеральном Законе конкретизированы основные понятия (что именно является оружием и боеприпасами) и введено новое – сигнальное оружие (конструктивно предназначенное только для подачи световых, дымовых или звуковых сигналов). Также сказано, что к оружию не относятся изделия, сертифицированные как предметы хозяйственно-бытового, производственного назначения, и спортивные снаряды, конструктивно сходные с оружием.

В статье, посвященной видам оружия, по-прежнему три пункта – боевое, служебное и гражданское, но гражданское переведено с последнего места на первое и в дальнейшем ему уделяется больше внимания, что вполне объяснимо. Отныне гражданское оружие подразделяется на пять видов (вместо трех). Его конструкция исключает ведение огня очередями, а вместимость магазина (барабана) – не более десяти патронов. Первый вид – оружие самообороны. Сюда входят (цитирую) "огнестрельное гладкоствольное длинноствольное оружие, в том числе с патронами травматического действия"; "газовое оружие, механические распылители, аэрозольные и другие устройства, снаряженные слезоточивыми и раздражающими веществами" и распространяющееся все шире "огнестрельное бесствольное оружие с патронами травматического, газового и светозвукового действия", а также "электрошоковые устройства и искровые разрядники". Так вот, все патроны, газы и электрические разряды должны соответствовать нормам Минздрава РФ, а бесствольное оружие и электрошоки должны быть исключительно (!) отечественного производства и отвечать требованиям ГОСТов РФ. Заметим на полях: с электрошоками обороняющееся население познакомилось лет шесть назад. Штучки (естественно, зарубежные) пришлись по душе домохозяйкам и собаконенавистникам. Прежний закон запрещал их использование. Каковы отечественные разрядники, пока изучено слабо. Известно только, что их "убойная сила" значительно слабее зарубежных аналогов и скорее способна разозлить подъездного хулигана, нежели его обезвредить. В то же время отечественное изобретение – бесствольный "Удар" по эффективности превосходит газовые пистолеты и аэрозольные "прыскалки" вместе взятые. Причем, по нормам Минздрава.



СПОРТИВНОЕ, СЛУЖЕБНОЕ, БОЕВОЕ

Вторая категория гражданского оружия – спортивное. Здесь тоже есть изменения. Теперь это понятие объединяет огнестрельное оружие с нарезным стволом и гладкоствольное, холодное клинковое, метательное и пневматическое с дульной энергией свыше 3 Дж. Не обошлось без нововведений и в третьей категории – охотничье оружие. Помимо привычных зверобоям огнестрельных ружей с нарезным стволом, появились "гладкоствольные с длиной нарезной части не более 140 мм", комбинированные со сменными и вкладными нарезными стволами, пневматические с дульной энергией не более 25 Дж, холодное клинковое, сигнальное оружие и (самое интересное) "холодное клинковое, предназначенное для ношения с казачьей формой, а также с национальными костюмами народов России, атрибутика которых определяется Правительством РФ". К сожалению, не удалось достать документ, разъясняющий, как соотносится размер и цвет папахи с размерами клинка. Надеемся, что казаков и иных носителей праздничео-боевой формы как национального костюма правительство предупредило об этом до введения нового Закона.

Некоторые изменения коснулись служебного оружия. По Закону к нему относится "огнестрельное гладкоствольное и нарезное короткоствольное оружие отечественного производства с дульной энергией не более 300 Дж". Служебное оружие должно исключать ведение огня очередями, иметь отличия от боевого по типам и размерам патронов, а от гражданского – "по следообразованию на пуле и гильзе". Емкость магазина (барабана) должна быть не более десяти патронов, а пули не могут иметь сердечников из твердых материалов.

Боевое оружие обойдем стороной, поскольку в нормальной жизни желательно не встречаться с его носителями. Однако времена такие, что это вряд ли удастся. Тем более, что в Законе расширен перечень организаций, работники которых имеют право владеть боевым оружием "для решения боевых и оперативно-служебных задач". Таковы Федеральная пограничная служба, Государственный таможенный комитет, налоговая полиция и фельдъегерская служба Минсвязи РФ. Кстати, из каждой единицы огнестрельного оружия с нарезным стволом, находящегося на вооружении госорганизаций, должен производиться контрольный выстрел для формирования федеральной пулегильзотеки.

ГРАЖДАНАМ ЗАПРЕЩЕНО...

Что же порадует обывателя, который встречает противника с матерным словом наперевес? Безусловно, нововведения статьи 6 "Ограничения, устанавливаемые на оборот гражданского и служебного оружия". На территории России запрещено ношение гражданами в целях самообороны огнестрельного длинноствольного и холодного оружия. Не разрешено использование огнестрельного длинноствольного оружия "с емкостью магазина (барабана) более десяти патронов, имеющего длину ствола или длину ствола со ствольной коробкой менее 500 мм и общую длину оружия менее 800 мм, а также имеющего конструкцию, которая позволяет сделать его длину менее 800 мм и при этом не теряется возможность производства выстрела". Далее. "Огнестрельного гладкоствольного оружия, изготовленного под патроны к огнестрельному оружию с нарезным стволом", сурекенов (нунчаки), бумерангов, "газового оружия, способного причинить средней тяжести вред здоровью человека, находящегося на расстоянии более одного метра (ранее 0,5 метра), и выкидных ножей с длиной лезвия более 90 мм. Запрещается хранение и использование вне спортивных объектов "спортивного огнестрельного оружия с нарезным стволом, пневматического оружия с дульной энергией свыше 7,5 Дж и калибра более 4,4 мм, а также холодного клинкового и метательного оружия, луков и арбалетов". Последние можно хранить и применять только "для проведения научно-исследовательских работ, связанных с иммобилизацией и инъецированием объектов животного мира". Запрещена установка на гражданском и служебном оружии приспособлений для бесшумной стрельбы и прицелов ночного видения, за исключением охотничьих.

В статье "Субъекты, имеющие право на приобретение оружия" появились новые физические и юридические лица. Ими стали те, кто занимается коллекционированием и экспонированием оружия, и... симпатичные герои анекдотов, объединенные в организации, "занимающиеся оленеводством в районах Крайнего Севера". Плюс "специализированные предприятия, ведущие охотничий или морской зверобойный промысел".

ПО РАЗРЕШЕНИЮ И БЕЗ

Порядок приобретения, лицензирования, ношения и хранения оружия остался прежним, за исключением нюансов. Теперь в лицензии допускается регистрация не более пяти единиц оружия. Искровые разрядники и электрошоки приравнены к аэрозольным баллончикам и продаются свободно, то есть без лицензий и регистрации. Так же, как "конструктивно сходные с оружием изделия, пневматические винтовки, пистолеты и револьверы с дульной энергией не более 3 Дж, сигнальные пистолеты и револьверы калибра не более 6 мм и патроны к ним, которые по заключению МВД не могут быть использованы в качестве огнестрельного и газового оружия". Огнестрельное гладкоствольное длинноствольное гражданское, спортивное и охотничье оружие в целях самообороны можно приобретать по лицензиям, но без права ношения. Те, кто впервые приобретает огнестрельное оружие самообороны (включая бесствольное), газовые пистолеты и револьверы, сигнальное оружие, "обязаны по месту жительства пройти проверку знания правил безопасного обращения с оружием по программе, которую определяет МВД РФ".

В прошлой статье (ЗР, 1996, № 11) мы указали, за что вас могут лишить лицензии или разрешения. К этому списку добавился случай конструктивной переделки владельцем гражданского или служебного оружия и патронов к нему, повлекшей изменение баллистических и других технических характеристик. Расширился и список тех организаций, которые вправе это сделать. В него вошли "органы, осуществляющие государственный надзор за соблюдением правил охоты, рыболовства, охраны природы" и таможня.

Новый закон учел интересы лиц, подлежащих государственной защите. Например, вы оказались ценным свидетелем коррупции в высших эшелонах власти – теперь имеете право получить во временное пользование служебное оружие. А если над вашей жизнью нависла реальная угроза, то и боевое.

Без сомнения: рядовому гражданину, мечтающему о защите чести и достоинства с помощью оружия самообороны, трудно разобраться в травматическом действии боеприпасов, количестве дульной энергии, последствиях средней тяжести, видах национального костюма и рекомендациях Минздрава. Поэтому совет один – коль решились покупать оружие, делайте это в специализированных магазинах, где продавец поможет вам вникнуть в тонкости. Адреса магазинов подскажут в отделе МВД, куда вы придете за разрешением.

В завершение краткого обзора изменений и дополнений (которые превратили прежний закон в новый), вспомним Уголовный кодекс. Тем более, что он тоже новый – действует с 1 января нынешнего года. Там по поводу оружия – шесть статей: от незаконного приобретения и ношения до незаконного изготовления, небрежного хранения и хищения. Диапазон – огромен, соответственно и наказание – до 15 лет с конфискацией имущества. Заметьте, все это без учета "превышения пределов необходимой самообороны", мелкого хулиганства и разбойных нападений. Так что перед тем, как вооружиться, крепко подумайте о свободе.

Дмитрий ЖЕРНОВ

Редакция благодарит начальника Управления по лицензионно-разрешительной работе ГУВД Москвы Алексея Никульникова за помощь в подготовке материала.



ВАЗ-21053

Семьдесят тысяч километров – много это или мало? Лет двадцать назад автолюбители считали, что много. Теперь, когда из-за границы часто привозят машины с большим пробегом, да и на отечественных счетчик нередко отбивает третью сотню тысяч, число 70 000 на одометре кажется пустяковым. Тем не менее, при таком пробеге многие прощаются с машиной, стремясь избежать большого ремонта – хватает и "маленьких", как показывает опыт с редакционными "Жигулями".



В прошлой статье о редакционной "пятерке" (ЗР, 1996, № 10) я "пожаловался", что задние тормозные колодки на ней ни разу не заменяли. Последствия этого неосторожного высказывания не заставили себя ждать. Понадобились-таки новые колодки. Прежние прослужили 70 тысяч километров, столько же и ремень генератора. Порваться не успел – мой коллега вовремя заметил, что ремень весь истрепался, и мы решили не дожидаться неприятностей на дороге.

Еще несколько слов о резинотехнических изделиях. Пришлось заменить наконечники рулевых тяг – в шарнирах появился большой люфт. Виноваты в этом износившиеся резиновые чехлы – они пропускали в узел воду и грязь, поэтому предсказать скорую кончину шарниров было нетрудно. Разумеется, после такого ремонта пришлось отрегулировать схождение колес, приведя его в норму.

Неожиданно обнаружилось, что порвался и чехол правой верхней шаровой опоры. Дожидаться, пока она выйдет из строя, не стали, и чехол заменили. Кстати, эта – не самая приятная – операция не намного проще, чем замена шаровой опоры целиком. Причина выхода чехла из строя осталась загадкой: похоже на механическое повреждение, но ведь расположена деталь не в самом доступном месте! Чего только не случается с машиной...

Тем не менее, некоторые поломки вполне предсказуемы – они бывают на многих, если не на всех автомобилях этой марки. Расскажу об одной. Однажды заметил, что при включении сигнала поворота начинают мигать все лампы заднего фонаря, кроме той, которую включал. (Впрочем, последнее не обязательно!) Никакой мистики здесь нет: просто окислились контакты на плате, а то и в патронах ламп, и электрический ток пошел по пути наименьшего сопротивления, зажигая при этом не те лампочки. Все контакты почистил мелкой шкуркой, и фонарь заработал, как положено, но история на этом не кончилась.

Как-то перестали гореть фонари заднего хода. Подозрение пало на выключатель, расположенный на коробке передач – здесь часто корродируют и отваливаются контакты, однажды его уже по этой причине заменяли. Кстати, у тех, кто зимой не ездит, такая проблема возникает реже. На этот раз выключатель оказался ни при чем. Просто одна лампа перегорела, а в другом фонаре окислились контакты. Совпадение! Надо сказать, что задние фонари у "пятерок" (и "семерок" тоже) очень ненадежны. Помнится, на "копейке" таких поломок не бывало.

Еще об электроприборах. Электронный регулятор напряжения (на этой машине он такой же, как у ВАЗ-2108) начал давать сбои – пришлось заменить. Один раз уже такое случалось, да и на других машинах эти приборы нередко выходят из строя.

У тех, кто ездит зимой, наверняка через некоторое время откажут передние тормозные цилиндры – колесо будет постоянно подтормаживаться, что приводит к повышенному расходу топлива, износу диска и колодок, а впоследствии к отказу тормозов. Обычно заедает поршень во внутреннем цилиндре, на нашей "пятерке" перестал работать только правый. Его пришлось заменить. Дело в том, что "раскачать" поршень по совету коллег не удалось. Не лучше ли сразу купить новую деталь, чем мучиться целый день, изобретать хитроумные способы с большой вероятностью получить отрицательный результат. Тем более, что стоит цилиндр дешевле, чем бак бензина. Кстати, напомню некоторым читателям, что все четыре передних тормозных цилиндра – разные, причем на них не написано, правый или левый, внутренний или наружный. Поэтому при покупке будьте внимательны. Хороший отличительный признак – расположение отверстий под штуцеры.

Пришлось заменить и тормозные диски – износ превысил норму, что неудивительно. Машина эксплуатируется в городе с чрезвычайно интенсивным и неорганизованным движением, в результате колодки и диски тормозов изнашиваются быстрее, чем там, где меньше светофоров и дорожных пробок. Поэтому на машинах многих читателей диски прослужат дольше, чем, например, двигатель, если, конечно, следить за исправностью тормозных цилиндров (см. выше) и не ездить со стертыми до металла колодками.

Система охлаждения двигателя тоже захотела привлечь к себе внимание. Однажды мотор "закипел". Поскольку до этого машина медленно прогревалась – плохо перекрывался доступ жидкости к радиатору, а в пробках температура была выше нормы, решили заменить термостат. Когда его демонтировали, стало видно, что поршень не закрывает полностью отверстие – догадка подтвердилась, но лишь частично. С новым термостатом машина продолжала перегреваться. Виновницей оказалась воздушная пробка, появившаяся из-за того, что отпаялся верхний штуцер радиатора, на который надевают резиновый патрубок. В этом месте подтекал "Тосол" (грешили на патрубок), а в систему попадал воздух. В один "прекрасный" момент отверстие увеличилось настолько, что работа системы охлаждения нарушилась полностью. Штуцер припаяли как следует, для чего пришлось снять с машины радиатор. Если такое случится у вас, учтите, что в домашних условиях запаять радиатор так, чтобы хватило надолго, очень трудно – место пайки нужно сильно нагреть, да и квалификация требуется. Поэтому, если не уверены в своих силах, пригласите специалиста или замените радиатор целиком.

Два слова о шинах. Зиму машина отходила на "Матадоре-МР12". Это универсальная резина, поэтому не стоит ожидать от нее качеств специальной зимней. Для универсальной она хорошо справляется с поставленной задачей, к тому же недорога.

Теперь заглянем чуть дальше в прошлое, как если бы и впрямь прощались с машиной: что в ней потребовало наибольших затрат?

Из крупных деталей и узлов заменяли: сцепление (ведомый и нажимной диски, а также выжимной подшипник), диски передних тормозов, шины, аккумулятор. Если бы не сумели запаять радиатор, то пришлось бы заменить и его. Сцепление и диски тормозов послужили бы дольше при других условиях эксплуатации (см. выше). Итак, са-

мые большие единовременные затраты – шины и аккумулятор – всего около полутора миллионов (без учета шиномонтажа и балансировки). По мелочи, однако, наберется гораздо большая сумма.

Хоть и не было крупных поломок двигателя, коробки передач, заднего моста (стучу по дереву, чтобы не сглазить), мелкие скучать не давали. Впрочем, трещина в крышке прерывателя-распределителя не такой уж и пустяк – с этим дефектом до дома можно доехать только "на веревке". "Электрические" отказы нередки – то лампы сгорают, то предохранители, то нарушается контакт. Время от времени нужно подтягивать отвернувшиеся гайки или хомуты на шлангах. Дребезжат панели обивки, фиксаторы дверей, причем со дня приобретения машины. К сожалению, стоимость всех ремонтов посчитать трудно: многое делали сами, а цены на детали возросли с сотен рублей в 1993 году до десятков тысяч.

В общем, желающие купить отечественный автомобиль должны быть морально готовы пусть к мелким, но бесконечным ремонтам.

Дмитрий ПОСТНИКОВ

ВАЗ-21099

Еще тридцать тысяч отсчитал одометр редакционной "девяносто девятой". Как-то незаметно автомобиль из разряда новичков переместился в ветераны, отметив уже пятилетнее пребывание на "зарулевской" службе. Общее состояние машины – хорошее, хотя кое-какие мелочи досаждают. Но пробег уже 130 тысяч, и мы утешаем себя докторским: "Это – возрастное..."

Прежде чем рассказывать о жизни "девяносто девятой", должен исправить собственную оплошность. В прошлом "Опыте эксплуатации" (ЗР, 1996, № 6), исследуя причины выхода из строя масляного насоса, я опрометчиво возложил вину на обломившееся ребро его корпуса. Якобы часть его, размолотая шестернями, послужила основой "абразива", который повредил поверхности трения в насосе. Приношу извинения: ребро здесь ни при чем, оно вовсе не было обломано, а такое с рождения, как справедливо указали специалисты ВАЗа и самые дотошные наши читатели. Откуда взялись в масле посторонние и весьма твердые частицы, выведшие насос из строя, к сожалению, остается загадкой. С тех пор система смазки никаких хлопот не доставляла, если не считать неизбежных потеков масла. Двигатель "потеет" едва ли не по всем стыкам.

Других претензий к мотору нет. Добрый полуторалитровый агрегат ВАЗ-21083 заслуживает самых теплых слов: машина до сих пор сохранила молодую прыть. Благодаря, не в последнюю очередь, своевременному техобслуживанию и регулировке систем питания и зажигания.

Недавно пришлось заменить глушитель – уже второй буквально развалился под действием зимних солевых ванн. Кроме того, поставили новые тормозные диски (толщина прежних достигла предельных 10,8 мм), наконечники рулевых тяг (издавали слабые стуки), главный тормозной цилиндр (подтекал), подшипники ступиц (загудел один, заменили из профилактических соображений все). Как предписано "Руководством по ремонту и техническому обслуживанию", на 125-й тысяче поменяли тормозные шланги.

Из надвигающихся работ – установка новых пружин задней подвески. Машина на своем веку возила много и тяжело, поэтому пружины подсели – если в автомобиле больше двух человек, на кочках и поворотах задние колеса иногда скребут об арки. Может, с обычными дисками это не проявилось бы, но у нас стоят шире на полдюйма (5,5J) и немного выпирают наружу. Надписи "Гудьир" на боковинах шин уже почти стерлись от контактов с кузовом, так что необходимость замены пружин очевидна.

Одна за другой отказывают нитки обогрева заднего стекла, и ремонтом (ЗР, 1995, № 7) заниматься бессмысленно – весь обогрев самостоятельно не вылепить.

Скоро потребует внимания электропроводка блока предохранителей. Расположен он неудачно, в "яме" между ветровым стеклом и моторным отсеком, и вокруг него все время что-то скапливается: осенью – опавшие листочки, зимой – снег, весной и летом – вода, поскольку упомянутые листья забивают сливное отверстие. Внешний вид блока на нашей "девяносто девятой" не назовешь блестящим – кое-где выступила медная зелень от проводов, да и опыт коллег подсказывает, что на шестом году здесь возможны неприятности.

Кузов автомобиля в очень неплохом состоянии, следов ржавчины пока (тьфу-тьфу!) нет. Но именно к остову автомобиля, вернее, к его оборудованию накопилось больше всего претензий. Каждая из них, в общем-то, мелочь, но в сумме они изрядно портят реноме престижного отечественного авто. К сожалению, их не отнесешь ни к детским болезням конструкции, ни к возрастным осложнениям конкретной машины – эти недостатки присущи едва ли не большинству "самар", которые, между прочим, выпускают больше десяти (!) лет.

Чтобы попасть в машину – в багажник или в салон, часто приходится прилагать немалые усилия. Кнопка замка багажника имеет обыкновение "залипать" или вовсе не нажиматься. На мой взгляд, замок "пятерки" или "сорок первого" "Москвича" выполнен удобнее – нажимать ничего не надо, повернул ключ на пол-оборота и все. А на "самарах" в качестве профилактического средства желательно почаще применять какую-нибудь проникающую защитную смазку типа WD-40. Та же беда с дверными замками, где "залипает" рычажок, расположенный с "изнанки" ручки.

Перейдем теперь внутрь. О шумах, которыми столь богат салон "Самары", мы уже писали, как и о способах свести их к минимуму (ЗР, 1994, № 12). К сожалению, звуками не исчерпываются раздражающие факторы, действующие на пассажиров переднеприводных ВАЗов. Слабоваты спинки передних сидений – на многих автомобилях они искривлены усилиями неусидчивых членов экипажа. Поправить их обычно не удается – необходимо разобрать сиденье и провести кое-какие сварочные работы. Желательно заодно усилить каркас, как это сделано на нашем автомобиле (ЗР, 1997, № 1), чтобы в дальнейшем избавить себя от риска заработать остеохондроз или искривление позвоночника.

Изрядно послужившее сиденье "Самары" – верх неудобства даже по сравнению с такими же долгожителями на машинах других марок. Сама подушка (да и спинка) тоньше, просиживается быстрее, и человек временами весьма болезненно контактирует с жесткой металлической поперечиной внизу спинки, проходящей аккурат под его копчиком.

Боковые зеркала, управляемые из салона, конечно, удобная вещь, но зачастую лишь теоретически. На практике ручка регулировки иногда упирается в рамку двери или стойку кузова. В результате зеркало передвигается очень ненамного и совсем не в ту сторону, куда хотелось бы. Особенно это заметно, если на автомобиле установлена так называемая высокая панель приборов. Кстати, она вызывает больше всего нареканий. Поначалу весьма ценимая покупателями за красоту и богатство, теперь она пользуется все меньшей популярностью. К сожалению, стандартная низкая панель на новых ВАЗ-21083, 21093, 21099 встречается ныне очень редко.

Новую панель мы уже описывали (ЗР, 1994, № 3), но тогда она была новинкой, редкостью, которой можно было простить отдельные недочеты. Они не исправлены до сих пор...

Самый серьезный – теснота у педаль-

ного узла. Справа от "газа" нависает наклонная панель центральной консоли, за которую задевает нога при резком движении. Времени на перенос ступни на педаль тормоза тратишь с непривычки больше, а это, конечно, недопустимо.

Иногда, хваля отопитель "Самары", говорят: "В салоне – Сахара". По отношению к высокой панели уместнее будет переиначить выражение: "В головах – да, Сахара, но у ног – Арктика". Почему-то вся эффективность "печки" нацелена на верхнюю часть салона, нижней почти ничего не достается, хотя, говорят, положение можно исправить, разобрав пол салона и уплотнив все воздуховоды. Демонтаж высокой панели – отдельная история.

Теплее всего... магнитоле. После поездки с включенным отопителем вытаскивайте ее осторожно – о корпус можно обжечься!

О неудобных рычажках вентиляционных решеток и ручке включения вентилятора "печки" мы уже писали. Что из-за высокой панели пропадает ощущение простора, мы также рассказывали, но тогда забытым оказался серьезнейший недостаток – на высокую панель нельзя поставить стакан, он не помещается между ней и ветровым стеклом! Конечно, мне могут возразить, что, открыв "бардачок", на его крышке увидим три углубления под посуду. Но, простите – во-первых, хилая крышка с трудом выдерживает такой вес, а во-вторых, это все-таки индивидуальный столик пассажира. Водителю свой чай (кофе, сок) поставить некуда. Вспомните низкую панель, где для сервировки походного ужина достаточно места.

Конечно, у высокой панели есть и достоинства. Их, на мой взгляд, два – наличие тахометра и возможность удобнее расположить замок на рычаге переключения передач – "Мультилок" (Mul-t-lock).

Список возрастных и врожденных пороков нашей "девяносто девятой" на этом закончу, надеясь, что к следующему отчету он намного не вырастет.

Антон ЧУЙКИН

"ОКА"

Семьдесят тысяч километров – дата не юбилейная, но все же пять нулей на одометре – повод подвести некоторые итоги, хотя бы промежуточные.

После коренного обновления ходовой части автомобильчика и ремонта головки цилиндров, о чем рассказано в № 12 за прошлый год, "Ока" прямо-таки обрела вторую молодость. Исчез грохот, доносившийся из-под машины, она вновь стала уверенно держаться на дороге, ровно зажужжал моторчик. Казалось бы, езди и радуйся. Но сразу после ремонта мы невооруженным глазом заметили, что передние колеса неприлично раскорячены – видимо, заменив передние стойки, сход-развал должным образом не установили. По дороге "Ока" при всем том бегала вполне достойно, ее не тянуло в сторону, машина нормально управлялась, но начала совершенно безбожно пожирать покрышки. Пришлось поставить автомобиль на стенд, где нас и ожидало первое разочарование – развал левого колеса в пределах нормы установить так и не удалось. Не хватило каких-то нескольких угловых секунд, но звоночек о том, что пробои передней подвески не прошли даром, прозвучал-таки.

Там же выяснилось, что требует замены правая шаровая опора – в ней обнаружили заметный люфт. А ведь проработала она всего лишь пять с небольшим тысяч километров, и защитный чехол цел. Налицо – явный брак.

Следующий казус случился, как это часто бывает, в очень неподходящее время – в самую темень, в середине зимы. Фары стали светить слабее, "мигалка" зачастила, "дворник" ползал по стеклу со скоростью улитки, неожиданно, без какой-либо системы, вспыхивала и гасла контрольная лампа заряда на панели приборов. Неисправность, к счастью, обнаружили быстро – от времени, грязи и соли окислился контакт маленького проводочка на генераторе, того самого, что соединяет щетку с регулятором напряжения. К сожалению, контакт этот находится "на улице" и подвержен всем погодным катаклизмам. Ремонт занял три минуты.

Беда, как известно, одна не приходит. Куда-то стал уходить "Тосол". Может, в другой машине поиски путей утечки были бы долгими – но не в нашей "Оке". Масло, которое постоянно сочится из-под распределителя зажигания, попадает на патрубки, подходящие к термостату. Последние превращаются в мягкую скользкую субстанцию, которая легко расползается под хомутами. Стоит прозевать момент – и охлаждающая жидкость польется ручьем. Патрубки заменили, работа это недолгая. "Тосол" убывать перестал, но через несколько дней отказал термостат – автомобиль стал перегреваться. Пришлось снова сливать жидкость, тянуть хомуты и все это на морозе.

Напоследок опять проявило свой норов электрооборудование, да еще как! Из-под капота повалили клубы дыма, в салоне завоняло горелой изоляцией, и только быстро скинутая с аккумулятора клемма не позволила разгореться настоящему пожару. Последствия замыкания в проводке оказались самыми плачевными: жгут сильно оплавился, а провода, идущие к стартеру и генератору, обгорели догола.

К тому же и на дороге "Оку" обижали: за два месяца ее били дважды. Сначала грузовик, двигаясь задним ходом, "не заметил" маленькую машину, раздавил капот и разбил пластмассовую решетку радиатора. Едва починили, как получили, стоя на светофоре, чувствительный удар в корму. Кузов "Оки" такого издевательства не выдержал и, при небольших повреждениях в частности, деформировался в целом. Задняя дверь перестала закрываться, а водительская – открываться. Здесь своими силами, как в первом случае, не обошлись – пришлось сдавать автомобиль в серьезный ремонт.

Во что вылилась эксплуатация "Оки" на отрезке от пятидесяти до семидесяти тысяч километров? Начнем с ходовой части: сюда вложения были самыми значительными. Новый подрамник обошелся в 80 долларов, две стойки – 160, новая рейка – еще 80. Задняя подвеска дороже: балка, тормоза, пружины, амортизаторы – за все это выложили около 350 долларов. Поменяли две шины – еще 75 "зеленых". Итого 745 "условных единиц" остались под машиной.

В 30 долларов встали расходные материалы для ремонта изувеченного капота, еще 15 отдали за новую облицовку. За ремонт кузова после удара в зад – почти шесть сотен. Но его оплатили виновники ДТП, поэтому в общую сумму расходов включать их не станем.

25 долларов стоит термостат, 10 – охлаждающая жидкость, 70 – новый жгут электропроводки, 25 – регулировка "сход-развала".

Да, чуть не забыл: перед началом зимних холодов пришлось заменить слабенький аккумулятор, еще одной зимы он бы не пережил. За новую батарею выложили 45 долларов.

Подведем черту: не считая затрат на кузовные работы, "Ока" за последние двадцать тысяч километров "съела" 920 долларов! Это без бензина, масел, фильтров и прочей мелочи. Если бы мы не ставили перед собой задачу продолжать эксплуатацию "Оки" дальше, могли обойтись меньшими силами и средствами. Не менять, например, стойки в сборе, а ограничиться их ремонтом, сзади заменить только колодки, резинки и амортизаторы. Мы же ремонтировали по максимуму, для себя, а не "на продажу". Кроме того, дешевый ремонт требует больших затрат времени – перекинуть узел или агрегат в сборе проще и быстрее, чем ковыряться в его потрохах. Хотя каждый владелец выбирает тот вариант, который ему наиболее приемлем.

Игорь ТВЕРДУНОВ



"АУДИ-100"

Для иномарки, попавшей в Россию, сразу начинается испытание на выживаемость, и здесь больше всего достается подвеске. О ее диагностике и ремонте на автомобилях "Ауди" рассказывает москвич Рубен ЦАРЕКНЯЗЕВ.

Передняя подвеска "Ауди-100/200" с кузовами моделей 43, 44 и 4А по конструкции одинакова и зарекомендовала себя как простая и надежная.

Амортизаторная стойка и поворотный кулак составляют одно целое. Чтобы стойка могла свободно вращаться, под крепежным диском установлен опорный подшипник. Для проверки степени его износа положите руку на пружину и попросите помощника немного повернуть руль. Заметные рывки, вызванные "закусыванием" подшипника, говорят о необходимости его замены. На безопасности движения изношенный подшипник не скажется, но увеличивается усилие на руле, появляются стуки и ускоряется износ рулевых наконечников и рейки. Если стойку по каким-либо причинам приходится разбирать, целесообразно открыть подшипник (при этом не потеряйте шарики), промыть и смазать его "Литолом".

Колесный подшипник запрессован в ступицу и зафиксирован двумя или одним стопорным кольцом (в зависимости от года выпуска автомобиля). О выходе его из строя, как правило, сигнализирует гул при движении, изменяющийся по тону на поворотах. При этом люфт в подшипнике может не ощущаться. Изредка бывает наоборот – очень большой люфт при отсутствии какого-либо шума. При покупке нового подшипника необходимо знать номер кузова, поскольку фирма периодически изменяла размеры. Для замены требуются съемники (при этом стойку снимать не надо) или пресс.

Передние и задние пружины маркируют цветовой меткой и, соответственно, разделяют на группы по жесткости. В стандартном варианте жесткость прямо связана с весом автомобиля. Установка более жесткой, нештатной пружины приводит к ухудшению ходовых качеств машины. Самые сильные пружины устанавливаются на полноприводном универсале "Ауди-200-Кваттро-Аван". На некоторых автомобилях, пришедших из Германии (как правило, с мощными двигателями), стоят специальные, тюнинговые пружины – они иной формы, целиком окрашены в голубой или красный цвет и заметно короче стандартных. Тут можно быть уверенным, что предыдущий хозяин любил быструю езду, благо дороги у них для этого приспособлены. Ездить с такими пружинами у нас практически невозможно – их нужно заменить на стандартные.

Вверху пружина опирается на резиновую проставку, которая бывает трех типов по толщине для компенсации просадки пружин. В штатном варианте устанавливается самая тонкая (имеет одну маркировочную черту, самая толстая – три).

Амортизатор вставлен в корпус стойки и зафиксирован специальной гайкой, его заменяют, не снимая стойки с машины (см. ЗР, 1996, № 10). При этом тщательно осмотрите верхнюю опору амортизатора: кольцевая трещина внизу вокруг втулки – показание к замене. Разрыв грязезащитного чехла на амортизаторе резко ускоряет его износ. Если нет нового, временно используйте подходящий от другой машины, а то и полиэтиленовый пакет.

Стабилизатор поперечной устойчивости и рычаг присоединены к подрамнику, а он – к кузову через сайлент-блоки. После большого пробега они, скорее всего, изношены – для проверки вывинтите крепежные болты. Несмотря на внешнюю схожесть с подвеской "Москвича-2141", у "Ауди" все сайлент-блоки и подушки расположены вне зоны возможных ударов, что для наших условий просто неоценимо.

Шаровая опора выполнена в корпусе нижнего рычага, при выходе ее из строя заменяют весь рычаг. Для моделей 43 и 44 рычаги бывают двух типов: так называемый загнутый и прямой – для вариантов с гидроусилителем руля и без него. Рычаги кузова 4А – оригинальной конфигурации, невзаимозаменяемы с другими. Изношенный сайлент-блок, расположенный на другом конце рычага, можно, конечно, заменить. Но выход его из строя, как правило, говорит и о скорой кончине шаровой опоры, а значит, неизбежности замены рычага.

Сайлент-блоки между стабилизатором поперечной устойчивости и рычагом, как правило, надо заменять одновременно с заменой последнего. Ограничительные шайбы с обеих сторон позволяют сохранить работоспособность даже сильно изношенным сайлент-блокам. Резиновые подушки между стабилизатором и подрамником из строя практически не выходят.

При сильных ударах (об открытые колодцы, тротуарные блоки и т. п.) может разрушиться верхняя опора амортизатора, погнуться его шток. Если после замены опоры и амортизатора "сход-развал" колес не удается отрегулировать – скорее всего, погнут корпус стойки, хотя на глаз изгиб практически незаметен.

Для снятия **рулевого пальца** распространенный "метод молотка" совершенно неприемлем, поскольку ухо под рулевой палец штампованное, сварное. Успех возможен только при наличии двух-трехлапого съемника. Если необходимо заменить рулевой наконечник, желательно демонтировать рулевую тягу, измерить ее длину, полностью разобрать, очистить от ржавчины и собрать, обработав все резьбы графитовой смазкой и выдержав длину. Эта операция позволит избежать срыва граней и мучений с регулировкой схождения.

Небольшая часть автомобилей оснащена **системой стабилизации дорожного просвета**. Первый признак ее наличия – большой прямоугольный бачок для рабочей жидкости. Задние амортизаторы – с подкачкой (регулировкой высоты) и специальными пружинами. К сожалению, через 8–10 лет службы система выходит из строя, начинает интенсивно вытекать жидкость из амортизатора. Цена нового – $400–450, и чтобы не идти на такие траты, чаще глушат трубки и устанавливают обычные задние стойки.

Выход из строя **сайлент-блоков задней оси** проявляется стуком у ног задних пассажиров. Для их замены необходимы съемники, которые нетрудно изготовить (правда, нужен токарный станок).

Задняя подвеска полноприводных автомобилей "Кваттро", кроме амортизаторов, не имеет общих деталей с обычной,

включая тормозные диски, суппорты и тросы "ручника". Рамки журнальной статьи не позволяют дать полное описание дефектов, поэтому отметим наиболее важные.

У автомобилей старше 8–10 лет подвеска, как правило, уже сильно изношена – во всяком случае, требует тщательной ревизии всех деталей. Сайлент-блоки обычно приходится заказывать; для замены потребуется частичная разборка, после чего необходимо выставить развал задних колес.



Наружная обойма ступичного подшипника с питтингом на беговой дорожке.

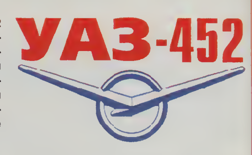


Поврежденная опора амортизатора передней подвески.

Задние тормозные диски, суппорты и шланги требуют повышенного внимания: для "Кваттро" характерен их ускоренный износ. Практически никогда не выходят из строя задние ШРУСы, шаровая опора тяги "развала", задний редуктор, задние колесные подшипники.

Все детали передней и задней подвески (кроме "Кваттро") есть в большинстве магазинов и торговых фирм Москвы, и задача сводится лишь к поиску приемлемых по цене. Простота, малое число изнашивающихся деталей и их невысокая стоимость (за исключением рычага – $180), возможность выполнить большую часть ремонтных работ обычным инструментом или несложными приспособлениями и, наконец, немецкая надежность и качество обеспечивают автомобилям "Ауди" столь ценимую в России "дубовость" и вносят свою лепту в растущую популярность этих автомобилей.

Фото Виктора Конопа



Появившись в 1966 году, УАЗ-452 с (1985 года – 3741) по сей день остается практически единственным малотоннажным автомобилем повышенной проходимости в бывшем Советском Союзе. Посудите сами: УАЗ-452 способен преодолевать снежный покров толщиной 50 см, двигаться по танковой колее и при этом везти до 800 кг груза.

Одно из достоинств машины – это унификация не только с УАЗ-469 (3151), но и со многими газовскими автомобилями. Так, **двигатель** ведет родословную от двигателя ГАЗ-21 "Волга". Правда, за многие годы он сильно изменился: приобрел одноступенчатую систему очистки масла с фильтром от ВАЗ-2101 (на часть автомобилей для армии устанавливают разборные фильтры со сменным элементом), замкнутую систему отвода картерных газов, овальные впускные и выпускные каналы, а также впускной коллектор более совершенной формы. Постоянно модернизируя двигатель, конструкторы повысили его мощность с 75 до 85 л. с.

Мотор "уазика" не любит высоких оборотов, его оптимальный скоростной режим – 80 км/ч. А для продления срока эксплуатации после пробега 90–100 тыс. км замените вкладыши коленчатого вала и масляный насос. В целом же двигатель 452 довольно надежен и неприхотлив. Правда, нередки случаи перегрева и отказа бензонасоса. Советую владельцам использовать бензонасос от ГАЗ-24 или ГАЗ-31029 (они аналогичны), заменив рычаг привода насоса.

Сцепление. Гидропривод недостаточно надежен. Малейший перекос при установке рабочего цилиндра приводит к преждевременному выходу его из строя. Выжимной подшипник лучше сразу заменить на аналогичный от ГАЗ-24, проточив на токарном станке его посадочное место (внутренний диаметр "волговского" меньше уазовского). Не забудьте установить поддон картера маховика: он предохраняет механизм сцепления от попадания грязи, особенно на грунтовых дорогах и бездорожье.

Коробка передач и раздаточная коробка. Обе, в общем, надежны, но довольно архаичны. Слабые места – тяги, их соединения и кулиса. Если не следить за их состоянием, то со временем придется в буквальном смысле ловить передачу. Впоследствии это приводит к выходу кулисы из строя. "Раздатка", как правило, нагружена меньше и служит несколько дольше, чем коробка. Но можно продлить ей "жизнь", если не включать раздаточную коробку на ходу – лучше предварительно остановиться.

Карданная передача. Если на автомобиле ездят в основном по проселкам, то при ТО-1 снимайте оба карданных вала и тщательно смазывайте шлицевые соединения, предварительно промыв их. Иначе прослужат они недолго.

Передний и задний мосты по конструкции схожи, с той лишь разницей, что передний – с шарнирами равных угловых скоростей, которые требуют бережного отношения. Если передний мост подолгу не используете, имеет смысл вывернуть приводы из передних ступиц.

Для крепления передних ступиц применяются две гайки и контршайба, установленная между ними. Если ее поставить неправильно или часто снимать, то шайба может разрушиться – и колесо, оторвавшись вместе со ступицей, обгонит ваш автомобиль.

Передняя и задняя подвеска. На УАЗ-452 все рессоры и амортизаторы взаимозаменяемы. Некоторые водители "бинтуют" задние рессоры, особенно при эксплуатации машины в тяжелых дорожных условиях. Рессоры редко требуют замены, но если пришла пора – перед тем, как открутить опоры, обстучите их и смажьте на ночь керосином или WD-40. Болты так "закисают", что ломаются, стоит приложить усилие к ключу. Работа телескопических **амортизаторов**, в отличие от прежних, рычажного типа, нареканий не вызывает.

Рулевой механизм унифицирован с устанавливаемым на УАЗ-3151 (469). А вот рулевые тяги другие и различаются по годам выпуска длиной продольной тяги. При своевременной смазке наконечники тяг довольно долговечны.

Рамная конструкция кузова дает большие преимущества, ведь рама практически вечна. Хотя надежность заклепочных соединений иногда требует проверки. Обстучите головки заклепок с целью обнаружения трещин. Кузов, в отличие от рамы, подвержен коррозии, особенно снизу, по "юбке". Обязательно проведите антикоррозионную обработку.

Многие владельцы интересуются возможностью установки на УАЗ более мощного двигателя ЗМЗ-24 или ЗМЗ-402. Для этого необходимо найти ведомый диск сцепления от ГАЗ-69 (ЕрАЗ-762). Это довольно трудно, – но при установке ведущего и ведомого дисков от УАЗа приходится изменять точки крепления сцепления, что может нарушить балансировку маховика. Какой вариант предпочтительнее – решать вам.

Владислав КОЗЬКО

"ФОРД – ЭСКОРТ"



Несколько лет назад я готовился сдать на "права" и размышлял, какую бы машину купить. Местом моей работы был один из дилерских центров европейского "Форда", поэтому марка определилась сама собой. Почти то же самое можно сказать о модели: накопленная сумма (около 3000 долларов) позволяла выбирать в Москве между "Эскортом" и "Гранадой" ("Фиесту" отбросил как самую маленькую, а "Таунус" – как слишком уж старый). Словом, первой моей машиной стала "Гранада", красивый светло-золотистый седан 1983 года.

Ездить на ней по трассе – одно удовольствие: идет плавно и удивительно тихо, можно разговаривать вполголоса. Однако в плотном городском потоке я сразу понял, что за комфорт надо расплачиваться: габарит "Гранады" и особенно ее непропорционально длинный нос (моторный отсек легко вместит рядную "восьмерку") создавали осложнения. К счастью, моими "жертвами" становились только различные малоценные предметы во дворах... Не порадовала "Гранада" и управляемостью в зимних условиях (правда, на ней стояли не зимние, а всесезонные шины "Гудьир"). И весной решил сменить ее на "Эскорт", тем более что езжу обычно один или вдвоем.

Мне досталась машина 1984 года с двигателем "1600", четырехступенчатой коробкой передач и кучей "наворотов": спойлеры, литые диски, "музыка", антирадар, подогрев сидений и двигателя... Машина была, как говорится, "сел и поехал", что я и сделал, уплатив за нее 2800 долларов.

Сразу очень понравилась динамика (поначалу так и подмывало погоняться с соседями на каждом светофоре). В сочетании с компактностью и маневренностью она дала ощущение свободы при езде в потоке. Там, где на "Гранаде" приходилось заранее продумывать стратегию перемещения из ряда в ряд, на "Эскорте" все получается как бы само собой и не раздражает других участников движения.

Решив оценить управляемость и устойчивость, я прокатился по малолюдному шоссе, изобилующему спусками-подъемами и крутыми поворотами. Дух захватывало, но "Эскорт" вел себя превосходно, и если его порой слегка несло, то скорее по вине шин "Таганка", это было отчетливо слышно по их писку. Надо, однако, заметить, что у моей конкретной машины "спортивная" подвеска с очень жесткими передними амортизаторами.

Вот тут мы подходим к разочарованиям: "Эскорт" оказался не меньшей "погремушкой", чем "восьмерки" моих друзей, так что по плавности хода и комфорту "Гранады" я затосковал очень скоро. На большой скорости музыку особенно не послушаешь – тут и двигатель ревет, и аэродинамические шумы очень сильные. С проходимостью своя проблема: хотя дно очень плоское и оторвать или пробить что-нибудь снизу почти невозможно, дорожный просвет все-таки маленький, так что ездить по неровным дорогам не резон. Очень низкий передний спойлер моего "Эскорта" (он, правда, есть только у машин в "спортивном" исполнении) исключает въезд передом на тротуар и даже парковку с нависающим над бордюром носом, а привинченные к родным подкрылкам брызговики пару раз вырывали эти подкрылки "с мясом" при движении задним ходом по неровному участку.

Однажды зимой двигатель всерьез заглох. Я грешил на карбюратор, разобрал его и прочистил, но безрезультатно. Неисправность оказалась идиотской и экзотической. Вышеупомянутый подогрев двигателя (которым я не пользовался, так как он на 220 В, а у меня нет гаража) проходит по впускному коллектору и далее, а места его "имплантации" были заделаны не больно-то хорошим герметиком. Последний, видимо, не выдержал перепадов температуры, потрескался – тут и там подсасывался воздух... Подогрев демонтировал, отверстия законопатил, и сейчас "Эскорт" снова в строю. Однако двигатель вряд ли протянет долго: компрессия в цилиндрах разная, дымит, непомерный расход бензина и масла. Капитальный ремонт не имеет смысла – покупка запчастей и переборка мотора обойдется дороже его замены на другой – поездивший, но еще "живой". Тем более, на примете есть "инжекторный" с пятиступенчатой коробкой, а изрядно надоевший мне неподходящий режим работы двигателя на больших скоростях (шум, перерасход топлива) прямо-таки требует повышающей передачи.

Хотя мой стаж владельца "Эскорта" сравнительно невелик, опыт работы в дилерском центре и постоянный обмен мнениями с "братьями по оружию" позволяют сделать некоторые выводы.

Коррозия не стала главным врагом этой модели. Мне не доводилось видеть ни одного "Эскорта", который можно было бы назвать сгнившим, хотя, конечно, ржавчина встречается. Наиболее характерные места – нижние кромки дверей (особенно у "трехдверок"), края колесных арок, внутренние верхние части передних крыльев. Заводские окраска и антикор у "Форда" – одни из лучших в Европе.

Двигатели – здесь, увы, "Форд" не в первых рядах – ходят максимум 200 тысяч километров. Но пока не выработают свой ресурс, в них обычно лазить не приходится. Капитальному ремонту многие (как и я) предпочитают покупку за $200–300 снятого с разобранной машины двигателя без навесного оборудования, который при удаче пройдет еще тысяч 50. Кстати, навесные агрегаты гораздо живучее двигателя.

Трансмиссия – практически вечная (кроме сцепления, конечно), если следить за уровнем масла в коробке и состоянием чехлов на ШРУСах.

Подвеска – на "четыре с минусом". Стандартный "Мак-Ферсон" с литыми рычагами. Средняя надежность, простой ремонт. Амортизаторные стойки, бывает, нуждаются в замене.

К рулевому управлению и тормозам претензий обычно не возникает. Если и приходится что-то менять, то только наконечники рулевых тяг и тормозные диски.

Электропроводка в целом надежная, хотя иной раз может подбросить сюрприз. "Оптику" и стекла, если разбил, можно недорого купить и быстро установить самому. Единственное неудобство – стекла фар несъемные, надо менять фару в сборе.

В общем, продавать "Эскорт" я пока не хочу: за тринадцатилетний много не дадут, а потом, кроме двигателя, у него все в порядке. Да и зимой показал себя молодцом, продемонстрировав, в отличие от "Гранады", прекрасную управляемость.

Антон ПАПИЛИН



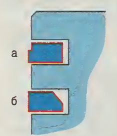
СОДЕРЖАНИЕ

ЕЩЕ ОДНО ПРАВИЛО "МЕХАНИКИ"

Мы издавна приучены не доверять отечественному сервису – будь то химчистка, ремонт сантехники, электробытовых приборов и, конечно же, автомобилей. Себе, своим рукам, знаниям и смекалке умелец по-прежнему доверяет больше. И правильно, считает директор фирмы "Механика" Дмитрий ДАНЬШОВ, однако предупреждает: многие операции в домашних условиях просто невыполнимы.
В апрельском номере ЗР мы рассказали о тонкостях ремонта кривошипно-шатунного механизма двигателя. Сегодня речь пойдет о деталях цилиндро-поршневой группы.

Итак, разбирая мотор, вы успешно "снесли" головку блока; при этом не налили в цилиндры оставшегося в системе охлаждения "Тосола" и не сорвали болты (или шпильки) крепления головки. У вас в руках прогоревшая прокладка, и в первый момент это может даже обрадовать: значит, достаточно установить новую, чтобы мотор вновь заработал нормально. Увы, многие так и поступают, в результате чего меняют потом прогоревшие прокладки едва не раз в неделю. Ведь причина прогара (деформация привалочной плоскости головки из-за перегрева или чрезмерная затяжка болтов моментом в "три обхода вокруг машины с метровой трубой, надетой на ключ") вскоре вновь сделает свое черное дело. Прокладка-то сама по себе не горит, хоть в огонь ее бросьте.

Иногда, впрочем, дело не в прокладке. Например, если двигатель канистрами пожирает масло, дымит сизым дымом, забрасывает свечи, загрязняет воздушный фильтр и карбюратор густыми отложениями, выпавшими из картерных газов, – не спешите делать скоропалительного вывода о необходимости расточки, оценив износ цилиндров на глаз или пальцем (нащупав "ступеньку"). Куда важнее определить эллипсность цилиндра, которая неизбежно "наработана" поршнем. Мы считаем допустимым эллипс в 4 "сотки" (0,04 мм) и при таком износе предлагаем владельцу мотора ограничиться заменой одних лишь поршневых колец. Стоп-стоп: только не спешите на радостях "забивать" в цилиндры поршни с ремонтными кольцами – тут нужны кольца особые, ремонтные не по размеру, а по конструкции (см. рис.). Первое компрессионное – не хромированное, с проточкой сверху (а), второе компрессионное – с внутренней фаской (б) и, наконец, маслосъемное – с пружинно-опорным расширителем. Такие кольца выпускаются как номинального, так и увеличенного размера и успешно компенсируют "эллипс" в 4–5, а то и в 7–10 "соток" (на двигателях с большим диаметром цилиндра). Подобные кольца для двигателей ВАЗ, а также распространенных в России моделей иномарок выпускает английская фирма АЕ.



Поршневые кольца "ремонтного сечения": а – первое компрессионное кольцо с проточкой сверху; б – второе компрессионное кольцо с внутренней фаской.

Если же многие тысячи километров пробега, перегревы, экономия на масле, масляных и воздушных фильтрах довели ваш двигатель до необходимости расточки, начните все же не с нее, а с подбора поршней. Детали, выполненные изотермической штамповкой, предпочтительнее традиционных литых, так как изготовлены с более высокой точностью, меньше боятся детонации и при грамотном подборе работают долго и безупречно. Такие поршни (для "жигулей") делают одна из лабораторий МАМИ, а также фирма "Интеллект-



Поршни для "жигулевских" моторов – попробуйте выбрать лучшие.

Хонингование цилиндров на специальном станке.



Авто". Из зарубежных изготовителей "жигулевских" поршней более других известен немецкий концерн "Мале" (MAHLE Group). *От редакции добавим, что специалисты ЗР отмечают также высокое качество поршней "Мондайл Пистон" (Mondial Piston) – итальянского "филиала" концерна "Мале", – которые можно приобрести в Торговом доме "За рулем" (см. рекламу на стр. 77).*

С поршнями к иномаркам дело обстоит намного сложнее – уж очень велико их разнообразие. Зато нетрудно подобрать нужные поршни подешевле, зная, что многие моторы – "братья по крови". Примеры: 1,6-литровый дизель "Фольксваген" и двигатель "Вольво-240D", "Рено-9" и АРО, "Форд-Проуб" и "Мазда-626". Если деталь невозможно купить в "фордовской" упаковке, смело берите в "маздовской" – их, как говорится, разливают из одной бочки. Некоторые владельцы упорно не доверяют ничему турецкому – и напрасно: наш опыт показывает, что качество лицензионных изделий, в частности фирм "Кольбеншмит" и "Истамбул", вполне приемлемо. Иногда, впрочем, разумнее не подбирать новых поршней, а загильзовать блок под старые, если они неплохо "сохранились". А теперь – внимание: каждый производитель рекомендует устанавливать свои поршни со своим же, строго определенным зазором, так что менять его, исходя из своего "жизненного опыта", не стоит – поверьте, у фирмы опыт больше.

Неспециалисту, самонадеянно взявшемуся за ремонт двигателя, подчас невдомек, что зеркало цилиндра на самом деле вовсе не идеально гладкое. Процесс расточки обязан завершаться специальной обработкой зеркала – хонингованием, то есть нанесением рисок (глубиной 2–3 мкм) абразивными хон-брусками. Микрориски предназначены для того, чтобы удерживать на зеркале цилиндра необходимую для смазки масляную пленку, а заполнение рисок графитом повышает антифрикционные свойства пары "цилиндр–поршневые кольца". Иногда наши специалисты предлагают покрыть поверхность цилиндра тончайшим слоем латуни, который снижает риск прихвата поршня, особенно в теплонапряженных двигателях.

Некоторые "мастера" завершают обработку зеркала цилиндра так называемой чистовой расточкой или псевдохонингованием шлифовальной шкуркой. "Обработанные" такими способами поверхности обычно хорошо блестят (так как необходимый слой графита отсутствует), не имеют рисок для задержки смазки, зато наверняка богаты застрявшими в порах чугуна частицами абразива. Такая поверхность цилиндра – гибель для поршневых колец. Правда, порой попадаются кольца, которые и сами охотно "поедают" цилиндр, а потому выбирать их надо также со знанием дела. Недавно нам довелось ремонтировать 1,6-литровый двигатель "Форда-Сьерра": сомнительные поршневые кольца (кстати, судя по сохранившейся упаковке, производства США) всего за пять тысяч километров увеличили диаметр цилиндров на 0,07–0,1 мм!

Перед сборкой детали необходимо дополнительно проверить, вернее, промерить – например, вкладыши – микрометром со сферическими губками. Особенно это касается новых деталей, купленных в магазине или на рынке. Толщина ремонтных вкладышей отечественного производства может, мягко говоря, не соответствовать надписи на упаковке. Для деталей, выпущенных за рубежом, такое не характерно, однако... уже пару-тройку раз бывало, что в одной упаковке оказывались один-два вкладыша иного ремонтного размера. Поэтому, устанавливая их, неплохо рассмотреть маркировку на каждом вкладыше.

И еще об одном распространенном заблуждении доморощенных российских "мастеров", полагающих, что, если детали одинаковы по назначению, внешнему виду и размеру, их смело можно "тасовать" – например, поставить в двигатель "Ауди-100" поршни от "восьмерки". Казалось бы, в чем может быть ошибка, если поршни подошли идеально? И все же менее чем через тысячу километров один из поршней заклинило в цилиндре, последовал обрыв шатуна... Видимо, поршни "восьмерки" не выдержали температурного режима мотора "Ауди" и тепловое расширение отечественных деталей превысило допустимый предел.

Прошу объяснить

Двигатель автомобиля "Форд-Сьерра" с карбюратором "Форд VV" (иногда встречается маркировка "Моторкрафт VV") стал плохо пускаться в холодную погоду и неожиданно "взвинчивать" обороты при выжиме сцепления в движении. Мне сказали, что неисправен полуавтомат воздушной заслонки. Неужели из-за этого придется менять карбюратор?

"Помочь" пусковому устройству педалью газа при пуске холодного двигателя на данной машине невозможно, так как ускорительный насос карбюратора не имеет механического привода. Поэтому владельцы обычно снимают и разбирают карбюратор в надежде отрегулировать систему пуска, однако это редко помогает: сказывается износ пусковых поршней, заменить которые, в общем-то, нечем.

Автомобилист Игорь ШАРЫГИН из Москвы советует поступить проще: в крышке воздушного фильтра строго над диффузором карбюратора просверлить отверстие диаметром 2–3 мм. Теперь в случае затруднений с пуском через это отверстие можно с помощью медицинского шприца впрыснуть в карбюратор порцию топлива или пусковую жидкость из аэрозольного баллончика. Чтобы через отверстие в корпус фильтра не попадала грязь, заглушите его саморезом с головкой, за которую винт нетрудно вывернуть пальцами.



Карбюратор "Форд VV" ("Моторкрафт VV"). Корпус полуавтомата пускового устройства показан стрелкой.

Подчас пусковое устройство в холодную погоду самопроизвольно включается в работу при движении автомобиля (что заметно по повышению холостых оборотов). Это означает, что жидкость в нем охлаждается набегающим потоком воздуха и биметаллическая пружина вновь сжимается. Чтобы подобного не происходило, "утеплите" корпус устройства (показан стрелкой на рисунке), обклеив его поролоном, пенополиуретаном или просто толстым войлоком.

ПОБЕРЕЖЕМ ПАЛЬЦЫ

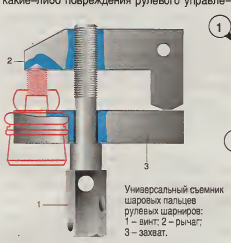
Тысячам и тысячам автолюбителей приходится по тем или иным причинам выпрессовывать шаровые пальцы шарниров рулевых тяг, используя те или иные методы – здесь несколько "школ". Приверженец одной из них – наш автор Росс ТВЕГ представляет на суд читателей конструкцию универсального приспособления.

Любой опытный владелец "Жигулей" хорошо знаком с популярными у нас приспособлениями для выпрессовки шаровых пальцев. Одно из них – А.47052 не только хорошо известно по публикациям в различных книгах и журналах, но и продается едва ли не в каждом магазине. Это компактное, надежное, очень прочное устройство, но сфера его применения довольно узкая – это, как правило, шарниры рычагов поворотных цапф. Они легко доступны – и работать данным съемником несложно. Гораздо труднее применить его для шарниров в соединениях рулевых тяг с маятниковым рычагом или рулевой сошкой. Неудобно! Правда, имея достаточно богатый набор удлинителей для ключа, всевозможных воротков, карданного соединителя, вы можете и здесь воспользоваться указанным съемником – его болт приходится вращать сверху, из моторного отсека.

При ремонте шарниров на сошке и маятниковом рычаге издавна используют гораздо более сложный, массивный и дорогой съемник шаровых пальцев – А.47035. Он тоже встретится вам во многих печатных изданиях, да и в продаже он не из самых редких. Но, к сожалению, те съемники, которые вы можете купить, имеют рычаг (ЗР, 1996, № 4) не кованый (цельный), а сварной. И, как показал опыт, здесь чашка с пазом может отломиться от рычага как такового. Неприятность довольно серьезная, но часто мы сами ее же и провоцируем. Дело в том, что в посадке шарового пальца в отверстие рычага применен так называемый самотормозящийся конус (конусность 3:25, угол 6°52'). Заметьте, здесь принципиальное отличие от конуса – в газовом, самоварном, водопроводном кранах с конусностью 1:5 или 1:7, где заклинивания не происходит.

Эффект самозатормаживания зависит от ряда причин (в частности, и от материалов). Но едва ли не в первую очередь – от усилия затяжки гайки М14х1,5. Здесь полезно напомнить, что, если на первых "Жигулях" рекомендовалось когда–то затягивать эту гайку моментом до 5,1–6,3 кгс·м, то впоследствии этот норматив все–таки снизили – до 4,3–5,4 кгс·м. И не случайно. Чрезмерно высокий момент затяжки этого соединения не оказывал положительного влияния на качества автомобиля, но создавал проблемы при ремонте – трудности при разборке, ничем не оправданные, хорошо знакомы у нас каждому любителю затянуть гайки покрепче!

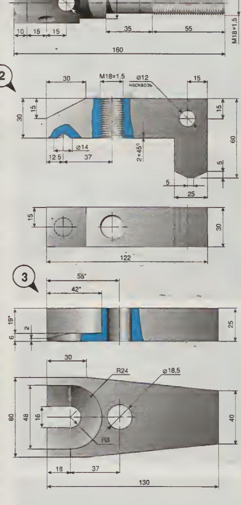
Итак, как же выпрессовать палец? Здесь действительно есть различные "школы". По канонам одной, пальцы выпрессовывают ударами: в журнале (ЗР, 1996, № 4) мы представили одно из гаражных приспособлений, с помощью которого выпрессовать палец очень легко. Правда, приспособление громоздкое, что многим не нравится. Зато оно исключает какие–либо повреждения рулевого управления в процессе ремонта, так как удар замыкается на массивной подставке, а не на деталях рулевой трапеции. Существуют приемы работы, вовсе не требующие приспособлений – они описаны, например, в февральском номере журнала за 1997 год. Напомню лишь, что с чисто инженерной точки зрения "ударные" способы ремонта, особенно на неновой машине, по последствиям труднопрогнозируемы. Наконец, клиента редко интересует производительность труда мастера, если он видит, как тот размахивает молотком. Качество ремонта – главное.



Универсальный съемник шаровых пальцев рулевых шарниров: 1 – винт; 2 – рычаг; 3 – захват.

Поэтому автору этих строк представляются более цивилизованными такие способы ремонта, при которых обходятся без молотка. В частности, на протяжении уже двух лет на нашей станции технического обслуживания используется универсальный съемник для шаровых пальцев, успешно выдержавший "тестирование" на сотнях автомобилей. Общий вид этого съемника и его деталей представлен на рисунке.

Обычно автолюбителя удивляет то обстоятельство, что рычаг **2** и захват **3** не связаны шарниром (как в уже упоминавшемся съемнике А.47035). Мы же при его разработке учли, что при выпрессовке пальца главное – стронуть его с места (речь идет о десятых долях миллиметра!). Значит, поворот рычага относительно захвата столь незначителен, что роль шарнира вполне может взять на себя податливый винт **1**, имеющий для этого специальное "утончение" на нерезьбовом участке. При выпрессовке пальца винт работает в зоне упругих деформаций.



Работаем съемником так. Захват **3** вставляем, отжав резиновый чехол шарнира, под сошку (маятниковый или другой рычаги). Устанавливаем на палец рычаг **2** и соединяем обе силовые детали винтом **1**. Далее заворачиваем винт воротком или ключом (у нас – "на 24") до освобождения пальца. Работу (но только до известной степени) можно облегчить, смочив соединение проникающей жидкостью.

"НИВА": МЕНЯЕМ ЧЕХЛЫ НА ШРУСах











Эту операцию приходится выполнять, когда повреждены (порваны) чехлы, защищающие шарниры равных угловых скоростей в приводах передних колес. Признак неисправности наглядный – появление смазки на внешней стороне чехла, чего не должно быть на неповрежденной поверхности. Чехлы "Нивы" имеют дополнительную защиту в отличие от "Самары" или "Москвича", тем не менее следить за ними следует тщательнее, ведь "Нива" – автомобиль вседорожный. Если вовремя не заметить пореза или трещины, в ШРУС попадут вода и грязь и быстро выведут шарнир из строя.

Для работы специнструмент не потребуется. Операции лучше выполнять на подъемнике или яме, хотя можно обойтись и без них.

Штатным шестигранником "на 12" отворачиваем пробку в картере переднего моста (фото 1) и сливаем масло в предварительно подготовленную емкость (объем заправляемого в картер масла – 0,9 л). Приступаем к демонтажу правого привода. Вывешиваем колесо, снимаем его и опираем нижний рычаг на подставку, слегка сжав пружину. Очищаем от грязи резьбу болта, крепящего нижний конец амортизатора, смазываем соединение проникающей жидкостью и торцевым ключом "на 17" отворачиваем гайку крепления (фото 2). Вынимаем болт и отверткой выводим вверх из нижнего рычага конец амортизатора (фото 3).

Поддев мощной отверткой или зубилом (с молотком) колпак ступицы переднего колеса (фото 4), снимаем его. Удерживая монтажной лопаткой ступицу от вращения за шпильки колеса, отворачиваем торцевым ключом "на 27" гайку подшипников ступицы (фото 5).

Опускаем автомобиль, сжимая тем самым, насколько возможно, пружину подвески. Накидным ключом "на 13" отворачиваем три гайки крепления шаровой опоры к нижнему рычагу, придерживая снизу болты другим ключом "на 13" (фото 6).

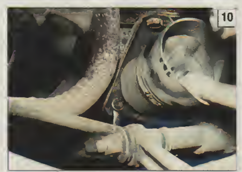
Аккуратно сдвигаем на себя поворотный кулак вместе с опорой (фото 7). Отводим в сторону и назад ступицу и вынимаем из нее хвостовик наружного шарнира (фото 8). Достаем конусообразную шайбу, поддев ее отверткой с внешней стороны (фото 9). Отворачиваем ключом "на 13" три гайки крепления крышки подшипника к картеру редуктора (фото 10). Сверху (со стороны капота) торцевым





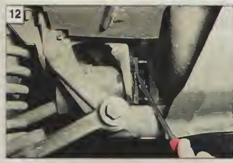


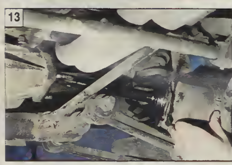




ключом "на 22" отворачиваем болт кронштейна, крепящего передний мост к кузову (на фото 11 показан стрелкой). Подступиться к нему будет несложно, если есть два больших удлинителя и карданчик, который обычно входит в комплект головок. Сборный ключ размещаем между брызговиком и приемной трубой.


11


12


13


14

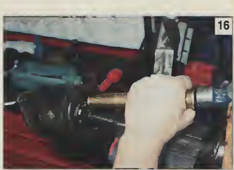

15

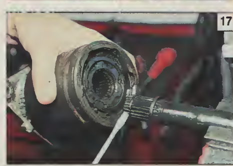
Поддев отверткой за специальный уступ на крышке подшипника, выдвигаем наружу хвостовик корпуса внутреннего шарнира вместе с подшипником (фото 12). Сжав амортизатор, руками аккуратно вынимаем привод из редуктора и снимаем его с автомобиля (фото 13). Чтобы не выскочила пружина подвески, вновь закрепляем амортизатор на нижнем рычаге. Подняв машину, вынимаем из–под рычага подставку и подводим ее под левый рычаг. Выполняем те же операции, что и с правой стороны. Работа здесь будет проще – на левой стороне нет кронштейна крепления редуктора, а все три гайки крышки подшипника можно отвернуть даже рожковым ключом "на 13" (фото 14).

Далее приступаем непосредственно к замене чехлов. Тщательно очищаем весь привод от грязи. Плоскогубцами с регулируемой шириной захвата сжимаем за специальные уступы хомут чехла на корпусе ШРУСа. Поддеваем отверткой его конец и разъединяем хомут (фото 15). То же выполняем и с хомутом на валу привода. Аккуратно сдвигаем чехол в сторону. Закрепляем вал в тисках. Наставляем выколотку из цветного металла на обойму внутреннего шарнира и наносим по ней вдоль оси вала несколько крепких ударов увесистым молотком (фото 16). Обойма (шарнир) зафиксирована на валу упругим кольцом. От удара оно сжимается и попадает внутрь обоймы, которая потом легко сходит с вала (фото 17). Снимаем чехол с вала, отверткой помогая ему преодолеть барьер упорного кольца. Сжимаем плоскогубцами и снимаем хомуты чехла внешнего шарнира. Поддевая отверткой, снимаем защитный пластмассовый кожух внешнего шарнира (фото 18). Снимаем с вала и второй чехол. Осматриваем и оцениваем чистоту смазки и состояние деталей шарниров. Если все в порядке, ставим новые чехлы, добавляем немного смазки ШРУС–4 и все собираем в обратной последовательности.

На нашей "Ниве" порванными оказались сразу три чехла. Случилось зто на 25–й тысяче, причем сразу на двух внутренних шарнирах и, чуть погодя, на внешнем правом. Это обстоятельство нас обеспокоило и вот что выяснилось при осмотре. Разрыв чехла (фото 19) – зто следствие износа резины с внутренней стороны (фото 20). Вероятно, при повороте колес до упора чехол касался деталей ШРУСа и постепенно истирался. На каждом внутреннем чехле мы увидели по три таких участка. Где тонко – там и рвется: во внутренних чехлах нашего автомобиля зияли дыры длиной по семь миллиметров. А в гибели чехла внешнего шарнира мы, похоже, были виноваты сами – порвали на охоте при очередном штурме лесной чащобы.

Новые детали встречаются на московских рынках по следующим ценам: два внутренних чехла по 20 тысяч рублей, внешних – по 15, два стопорных кольца по 10, правый небольшой хомут чехла – 10 (он отличен от левого!), 100 г ШРУС–4 – 25 тысяч. Прокладки крышек подшипников не нашли, а потому вырезали их из плотного картона.


16


17


16

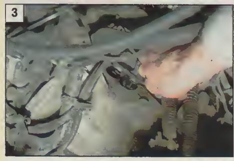

19

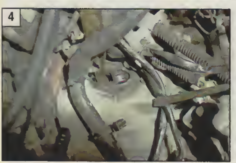

20

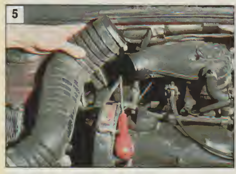
"Фольксваген-Пассат": меняем зубчатый ремень


1


2


3


4


5

В нашем автомобиле 1989 года выпуска установлен бензиновый восьмиклапанный двигатель рабочим объемом 1,8 л. Его обозначение "RP" нанесено на блоке цилиндров. Порядок замены зубчатого ремня привода газораспределительного механизма аналогичен для всех восьмиклапанных бензиновых двигателей "Фольксваген" объемом 1,8 и 1,6 л.

Эту операцию выполняют при очередном обслуживании (через 100 тыс. км пробега) либо при обнаружении дефектов ремня – трещин, расслоений – еще до указанного срока. Промедление с заменой чревато обрывом и разрушением деталей мотора. Поршни непременно ударят по замершим (открытым) клапанам. В лучшем случае погнутся их стержни, в худшем – разрушатся поршни и даже блок цилиндров.

Из специнструмента понадобится 12-гранная торцевая головка "на 19" – для отворачивания болта, крепящего шкив на переднем носке коленчатого вала (фото 1, указан желтой стрелкой). Все операции лучше выполнять на подъемнике или на яме.

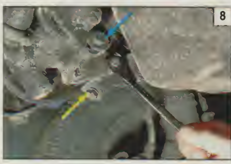
Сначала отвернем тот самый болт со специфической головкой. Как правило, он затянут большим моментом и отвернуть его непросто. Для этого поворачиваем колеса вправо до упора и надеваем упомянутую головку "на 19" на болт коленвала (с правой стороны двигателя). Удлинители торцевого ключа опираем на подставку (подойдет гидравлический домкрат) так, чтобы ось вращения ключа была параллельна полу и ориентирована как продолжение оси коленвала (фото 2).

Чтобы стронуть болт, необходимо зафиксировать от вращения коленчатый вал. Лучше всего удерживать его за маховик. Застопорить двигатель через коробку передач и тормоза не удастся – рычаг торцевого ключа будет пружинить, а болт все равно не поддастся. Поэтому в картере сцепления (с левой по ходу автомобиля стороны) вынимаем резиновую пробку, закрывающую лючок, через который виден маховик и регулировочные метки (фото 3). Вставляем узкий конец монтажной лопатки между зубьями маховика и опираем ее на картер сцепления (фото 4). Помощник удерживает маховик монтажкой, а механик, удлинив рычаг торцевого ключа подходящей по диаметру трубой, отворачивает злополучный болт. Но ненамного – всего на 1/3 оборота.

Несколько операций выполняем свер-


6


7


8


9


10

...ту. Отверткой ослабляем хомуты на трубе подачи воздуха к корпусу дроссельной заслонки (впускному коллектору) и снимаем ее (фото 5). Ключом "на 13" немного отворачиваем болт на планке для регулировки натяжения ремня в месте крепления ее к мотору (фото 6). Тем же ключом ослабляем затяжку болта (фото 6, указан зеленой стрелкой), фиксирующего генератор на этой планке. Ключом "на 22" вращаем болт–шестерню, перемещая ее в удаленную от мотора часть прорези (фото 6, в направлении желтой стрелки). Сверху или снизу, как показано на фото 7, ослабляем ключом "на 13" гайку кронштейна для регулировки натяжения ремня гидроусилителя руля. Отворачиваем на два–три оборота гайку натяжного устройства ремня гидроусилителя (фото 8). Очистив металлической щеткой регулировочный болт от грязи (на фото 1 указан красной стрелкой), отворачиваем его ключом "на 13" почти до конца (на фото 8 его головка указана желтой стрелкой). Отворачиваем накидным ключом "на 13" болт крепления усилителя (фото 8, указан голубой стрелкой) с другой стороны (снизу). Головкой "на 13" с коротким удлинителем отворачиваем немного еще один болт, фиксирующий корпус насоса гидроусилителя и, соответственно, натяжение ремня (фото 9). Болт скрыт от глаз, но его несложно обнаружить и накинуть торцевой ключ.

С помощью молотка и деревянного бруска сдвигаем корпус насоса гидроусилителя до упора к мотору (фото 10) и, поддев клиновой ремень, снимаем его со шкивов. За ним снимаем и ослабший клиновой ремень привода генератора.

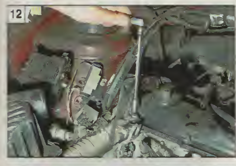
Отстегиваем две пружинные защелки и снимаем верхнюю часть кожуха зубчатого ремня (фото 11). Торцевым ключом "на 10" отворачиваем две гайки, притягивающие заднюю верхнюю часть кожуха ремня (фото 12), и снимаем ее.

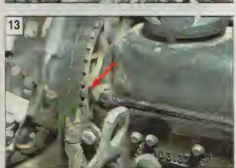
Далее ориентируем положение вращающихся деталей двигателя по соответствующим меткам или, как говорят, "выставляем метки". Включаем пятую передачу и, зафиксировав от вращения одно из колес, вращаем другое и вместе с ним – коленчатый и распределительный валы. С обратной стороны зубчатого шкива распредвала есть две метки – черточка и небольшое круглое углубление – это метки шкива. Ставим углубление (фото 13, указано красной стрелкой) на высоте верхней части заднего металлического кожуха ремня привода распредвала (фото 13, указана зеленой стрелкой). В лючке маховика совмещаем черту с цифрой "0", выбитые на маховике, с приливом на картере сцепления (фото 14, указано стрелкой). Черта, выбитая на зубчатом шкиве распредвала, должна быть на уровне плоскости разъема крышки и головки цилиндров.

Отворачиваем ключом "на 10" гайку крепления нижней части кожуха ремня (фото 15) внутри и болт (фото 16) снаружи. Ключом "на 15" ослабляем крепление натяжителя зубчатого ремня (фото 17) и поворачиваем ролик вниз. Снизу отворачиваем до конца болт из коленчатого вала, удерживая его от вращения за шкивы. Поддеваем монтажной лопаткой блок шкивов и аккуратно сдвигаем его с переднего носка коленвала (фото 18). Ключом "на 10" и шестигранником "на 5" отворачиваем еще два болта крепления нижней части кожуха зубчатого ремня (фото 19). Снимаем кожух и ремень.

Окончание – на стр. 148


11

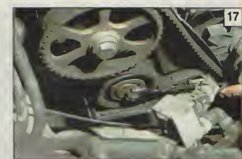

12


13


14

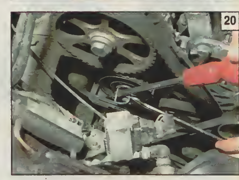

15


16


17


16


19


20

"Кончилась" помпа...

Так в обиходе автомобилисты говорят об отказе насоса охлаждающей жидкости.
О том, как его ремонтировать, ведет разговор Валентин ГРИГОРЬЕВ.

ХАРАКТЕРНЫЕ НЕИСПРАВНОСТИ

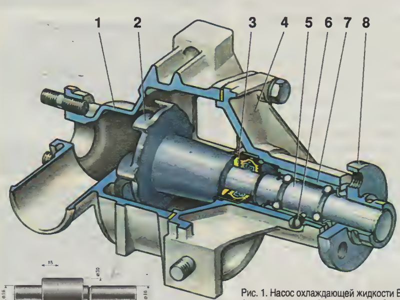
Наиболее распространенные у нас насосы охлаждающей жидкости представлены на рис. 1 и 2.

Насос "Жигулей" (рис. 1) имеет крышку **4** и корпус **1**. В насосах, как правило, применяются специальные двухрядные подшипники, внутренним "кольцом" которых служит сам валик. Но следует заметить, что для "Жигулей" в запасные части поставлялись и крышки 2101–1807020, в которых применялись два обычных подшипника 203 (17x40x12 мм), в отличие от "родной" крышки 2101–1307045. На ВАЗ-2108 крышка превратилась в корпус, который крепится непосредственно к блоку цилиндров – см. рис. 2.

Конструкция сальника (рис. 3), как принято говорить, устоялась и практически не меняется.

Как отодвинуть сроки ремонта насоса? Долговечность подшипника и сальника в значительной степени зависит от натяжения ремня привода. На "Жигулях" клиновой ремень должен быть натянут так, чтобы в середине его ветви между насосом и генератором прогиб от усилия 10 кгс составлял 10–15 мм. В сущности, для подшипников лучше, если ремень натянут слабее, но по мере уменьшения натяжения ремень начинает проскальзывать относительно шкивов, особенно при резком увеличении нагрузки на генератор. Например, при включении фар неопытного владельца "Жигулей" может озадачить резкий свист под капотом – это признак проскальзывания ремня. В результате не только ухудшаются охлаждение и работа генератора, но и быстро изнашиваются сами шкивы и ремень (последний порой даже обугливается).

Еще важнее добиться правильного натяжения зубчатого ремня (на автомобилях "Таврия", "Ока", "Самара"). Здесь его проскальзывание относительно зубчатых шкивов совершенно недопустимо. При этом вы, как минимум, лишитесь самого ремня (срезаются зубцы); одновременно нарушатся фазы газораспределения. Беда не в том, что их потребуется вновь устанавливать – на очень многих современных двигателях, включая ВАЗ-2108 и 21081,



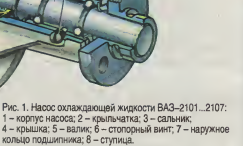


Рис. 1. Насос охлаждающей жидкости ВАЗ-2101...2107: 1 – корпус насоса; 2 – крыльчатка; 3 – сальник; 4 – крышка; 5 – валик; 6 – стопорный винт; 7 – наружное кольцо подшипника; 8 – ступица.

Рис. 2. Насос охлаждающей жидкости ВАЗ-2108: 1 – крыльчатка; 2 – корпус; 3 – сальник; 4 – валик; 5 – стопорный винт; 6 – наружное кольцо подшипника; 7 – зубчатый шкив.

Рис. 3. Сальник ВАЗ-2101...2107: 1 – корпус; 2 – резиновая манжета; 3 – пружина; 4 – графитовое кольцо; Б – контролируемый размер 11 мм при запрессовке.

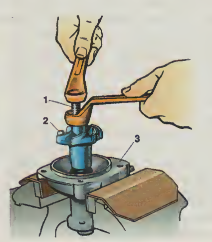
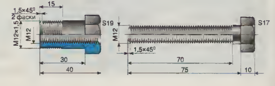


Рис. 4. Снятие крыльчатки: 1 – съемник; 2 – крыльчатка; 3 – крышка насоса.

Рис. 5. Съемник крыльчатки ВАЗ-2101...2107.



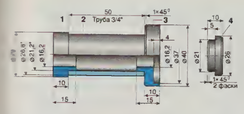


Рис. 6. Оправка для запрессовки сальника и подшипника: 1 – оправка для подшипника; 2 – труба; 3 – оправка для сальника; 4 – заглушка.

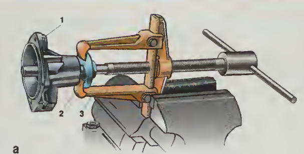
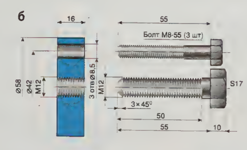


Рис. 7. Снятие ступицы универсальным съемником (а): 1 – крышка насоса; 2 – ступица; 3 – съемник; б – детали специального съемника.



"сбой" фаз приведет к "встрече" клапанов с поршнями. Погнутые клапаны и разбитые направляющие втулки – это уже повод для серьезного и дорогого ремонта двигателя.

Натяжение зубчатого ремня считается нормальным, если в средней части ветви между шкивами ремень можно закрутить на 90° усилием пальцев 1,5–2 кгс, приложенным к кромкам ремня. Дело это при кажущейся простоте требует опыта. Перетянуть ремень тоже нельзя (правда, это легко обнаружить по характерному "реву" из-под капота при повышении оборотов).

Вернемся к помпе. Довольно часто еще при пробеге до 100 тысяч километров ее подшипник заявляет о масляном голодании характерным резким скрипом. Если тотчас добавить смазки, насос при удаче прослужит еще столько же. Для этого обычно выворачивают стопорный винт, крепящий подшипник (например, винт **6** на рис. 1), заменяют его пресс-масленкой и шприцем подают в подшипник смазку "Литол-24". Кстати, в дорожных условиях (временно) сюда можно "закапать" любым способом хотя бы моторное масло.

Постоянный и неустранимый шум подшипника означает, что он сильно поврежден или изношен и замена его неизбежна. Другой признак необходимости ремонта насоса – подтекание охлаждающей жидкости из-под валика привода: значит, сальник потерял герметичность вследствие износа его манжет или из-за нарушения "геометрии контакта" при изношенных подшипниках. Пути жидкости организованы так, что обходят подшипник снизу, как видно на рисунках. Это позволяет в ряде случаев при ремонте ограничиться заменой негодного сальника, не трогая подшипник. Если же требуется замена подшипника, оставлять старый сальник бессмысленно. Чрезмерный износ подшипника проявляется в том, что, приложив к валику осевое усилие 5 кгс, вы ощущаете значительный люфт (если измерить, то более 0,13 мм). После этого снимите ремень и проверьте равномерность вращения валика – характерный "хруст" в подшипнике означает, что в нем развивается процесс разрушения – питтинг. А это явление всегда идет по нарастающей и порой заканчивается поломкой валика по первой канавке для шариков подшипника.

При сильном износе подшипника крыльчатка помпы может задевать корпус (рис. 1) или блок цилиндров (рис. 2), что порождает характерный шум. На "Жигулях" можно убедиться в этом, временно сняв ремень и пустив двигатель, – прекращение скрежета подтвердит задевание. Разумеется, на "Самаре", "Таврии" или "Оке" это делать нельзя.

Заменить помпу на любой отечественной машине особого труда не составляет. Насосы в сборе всегда есть в продаже, хотя и стоят недешево. При покупке следует помнить, что только помпы "Самары" и "Оки" одинаковы, у остальных машин разных марок они невзаимозаменяемы и, как правило, не имеют даже одинаковых деталей. Импортные изделия стоит приобретать только в том случае, если помпа действительно изготовлена, скажем, для "Самары" – совет сомнительного продавца "подходит" или "должна подойти" может лишить вас круглой суммы. А тем, кто желает сэкономить, предлагаем несколько советов по ремонту насосов различного типа.

ЗАМЕНА САЛЬНИКА

Случается, что подшипник в порядке, а заменить нужно только сальник. Для этого снимают крышку **4** (см. рис. 1) или корпус насоса **2** (см. рис. 2). Крыльчатку спрессовывают с валика съемником (рис. 4). "Жигули" предоставляют еще одну возможность: в центре крыльчатки есть отверстие с резьбой M18x1,5 – оно позволяет воспользоваться съемником, показанным на рис. 5, или использовать в качестве съемника регулировочный болт и его втулку из "жигулевского" газораспре-

Рис. 8. Выпрессовка (или запрессовка) подшипника с валиком: 1 – оправка; 2 – подшипник; 3 – крышка.

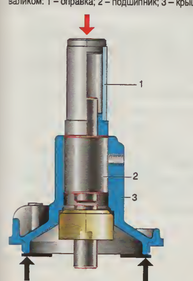
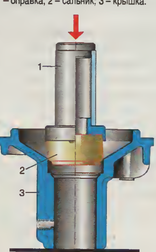


Рис. 9. Запрессовка сальника: 1 – оправка; 2 – сальник; 3 – крышка.



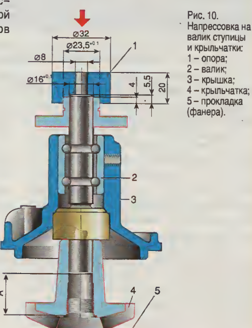


Рис. 10. Напрессовка на валик ступицы и крыльчатки: 1 – опора; 2 – валик; 3 – крышка; 4 – крыльчатка; 5 – прокладка (фанера).

Рис. 11. Ступица шкива и вентилятора насоса ВАЗ-2101...2107.

делительного механизма, если у вас есть в запасе эти детали. Перед съемом крыльчатки обязательно нужно отметить ее положение на валике для последующего контроля при напрессовке.

Извлечь целиком сальник при установленном подшипнике практически невозможно, да и не нужно. Достаточно отогнуть усики (см. рис. 3) и вынуть внутренние детали. Возможно, когда-нибудь вам пригодится графитовое кольцо **4**, реже – пружина **3** и ее чашки. Манжету **2** обычно выбрасывают. Оставшийся в гнезде корпус **1** можно извлечь плоскогубцами. Он деформируется и для последующей сборки негоден. Главное же – не деформировать или как-нибудь еще не повредить посадочное гнездо сальника в корпусе (или крышке).

Новый сальник осторожно запрессовывают простейшей деревянной оправкой диаметром 40 мм с отверстием в центре диаметром 16 мм – под валик насоса. Можно изготовить также приспособление, показанное на рис. 6 (владельцам небольшой мастерской, например). Его детали **2**, **3** и **4** используют при запрессовке сальника, а при запрессовке подшипника (см. ниже) – **1**, **2** и **4**. Запрессовку лучше делать, используя пресс или тиски. Удары могут быть губительными для графитового кольца.

ЗАМЕНА ПОДШИПНИКА

В этом случае нужно демонтировать ступицу **8** (см. рис. 1) или шкив **7** (см. рис. 2). Это делается универсальным съемником, как и некоторые дальнейшие операции (рис. 7). Но для ВАЗ-2101...2107 можно изготовить и несложный съемник, показанный на рис. 7, б.

Выворачивают стопорный винт наружного кольца подшипника и выпрессовывают подшипник в сборе с валиком и сальником по направлению к сальнику – внутрь (рис. 8). Естественно, перед этим должна быть снята крыльчатка. Бывает, подшипник извлекается довольно легко даже без применения оправки.

Сборку насоса начинают с запрессовки сальника (рис. 9), контролируя при этом размер Б (см. рис. 3). Следовательно, вам понадобится штангенциркуль или хотя бы подходящая линейка. Этот размер легко определить по старому сальнику – на нем видна "граница". При запрессовке будьте предельно осторожны: графитовое кольцо легко расколоть и сальник придет в негодность.

Теперь запрессовывают подшипник с валиком (вернемся к рис. **8**), используя уже упоминавшееся приспособление (рис. 6, детали **1**, **2** и **4**) и большие слесарные тиски или пресс. Удары опасны не только для сальника, но и для подшипника – появление лунок (отпечатков шариков на дорожках качения) от ударов совершенно недопустимо. Но обычно посадка подшипника больших усилий не требует.

Важно не забыть о том, что в конце запрессовки отверстия под стопорный винт в подшипнике и корпусе (крышке) должны совместиться, для чего наружное кольцо с самого начала операции нужно правильно сориентировать относительно корпуса (крышки).

Затянув стопорный винт, гнездо вокруг него зачеканивают, чтобы исключить его ослабление и самоотворачивание при работе. (В случае пополнения смазки в подшипнике, о чем мы говорили, это тоже нужно не забыть.)

Ступицу **8** (см. рис. 1) или шкив **7** (см. рис. 2) напрессовываем на валик (натяг 0,06–0,1 мм), используя те же тиски (пресс) и следя за соблюдением посадочных размеров, иначе плоскости вращения шкивов на двигателе могут не совпасть. При напрессовке ступицы **8** (см. рис. 1) для этого служит опора **1** (рис. 10).

Чтобы напрессовать на валик крыльчатку **4**, достаточно использовать опору **1** на переднем конце валика и фанерку со стороны крыльчатки. Весь "пакет" сжимается тисками. Некоторые умельцы обходятся даже без опоры, но важно в самом начале не перекосить детали и не повредить передний торец валика. Сложное приспособление, которое рекомендовали в некоторых книгах, при единичных случаях ремонта не требуется.

При напрессовке крыльчатки не забывайте контролировать размер А, от которого зависит зазор между лопатками крыльчатки и стенками подводящего жидкость канала, а также сила, прижимающая манжету к графитовому кольцу. Зазор больше предусмотренного (например, на "Жигулях" это 0,9–1,3 мм) ухудшает работу насоса, а его уменьшение приводит к риску контакта лопаток со стенкой. Значит, лучшее – это величина, заданная чертежом, при которой обеспечено и оптимальное сжатие сальника.

И последнее. Если оказалось, что в соединении ступицы с валиком нет необходимого натяга, можно изготовить новую ступицу (рис. 11), так как купить фирменную довольно сложно.

Окончание. Начало – на стр. 144

Сборку проводим в обратной последовательности. К этому несколько замечаний.

Перед установкой ремня и его кожуха верните на место набор шкивов. Метка на краю шкива генератора должна совпасть с меткой на зубчатом шкиве вала привода масляного насоса и распределителя зажигания (шкив на снимках не виден, он закрыт кожухом).

Постарайтесь не вращать валы (коленчатый, распределительный, масляного насоса), когда будете надевать на них зубчатый ремень. Если взаимное положение коленчатого и распределительного валов можно скорректировать даже после полного монтажа элементов, то вал привода масляного насоса сориентировать вновь без разборки нельзя. Впрочем, ошибку на один-два зуба в положении этого вала можно компенсировать поворотом распределителя зажигания (до совмещения меток угла опережения по стробоскопу).

Клиновые ремни гидроусилителя и генератора должны быть натянуты так, чтобы их можно было прогнуть большим пальцем (при умеренном усилии) не более чем на 5 мм. Если ставите новые, то прогиб уменьшается до 2–3 мм – позже ремни немного ослабнут. Через 100 км стоит еще раз проверить натяжение.

Чтобы натянуть зубчатый ремень, необходимо специальное приспособление. Его с успехом заменяют скоба, изготовленная из гвоздя и вставленная в отверстия эксцентриковой гайки, и отвертка (фото 20). Отпустив ключом "на 15" контрящую гайку, поднимайте ролик вверх (!), как показано на снимке, натягивая ремень до тех пор, пока сможете пальцами повернуть свободную ветвь на 90 градусов (как на "Самаре"). При работающем двигателе ремень не должен "выть" (что означает перетяжку), а ветвь между распредвалом и приводом масляного насоса – вибрировать (при слабом натяжении).

После монтажа ремней и предварительной регулировки натяжения еще раз проверьте по меткам взаимное положение валов.

Для справки приводим размеры ремней: привода гидроусилителя руля – 9,5х730 мм, привода генератора – 9,5х870 мм. Ремень привода газораспределительного механизма насчитывает 121 зуб.

Материалы на стр. 142–145, 148 подготовлены Вячеславом СУББОТИНЫМ в Лабораторно-техническом центре "За рулем".

Электромагнит вместо иглы

Кому из владельцев "жигулей" не знакома вечная беда карбюраторов "Озон" – быстрый износ иглы запорного клапана поплавковой камеры и, как следствие, перелив карбюратора, перерасход топлива, немыслимый процент СО в выхлопе? Автомобилисты по-разному относились к этому "врожденному" дефекту "Озона" – кто менял иглы одну за другой, а кто пытался решить проблему радикально. Например, москвич Олег РУПЧЕВ додумался ... вообще удалить запорный клапан.

Еще на старенькой "трешке" мне досаждал износ иглы поплавковой камеры. В те времена игольчатый клапан можно было приобрести только на станции техобслуживания, и непременно "с установкой" (то есть оплатив работу мастера). Поэтому сначала я научился обрабатывать конус иглы шкуркой–"нулевкой", а затем заново притирать к седлу. Но эта операция была сложной, а эффект – непродолжительным. "Трешка" опять начинала "есть" лишний бензин и снижать обороты холостого хода. А если глохла, то завести ее было непросто.

Намучившись с клапаном, я решил сделать его ... электромагнитным. Штатный клапан из крышки карбюратора удалил, на картонную прокладку под крышку наклеил геркон **11** (см. рис.), провода от него вывел наружу. Затем разрезал бензопровод **1** между бензонасосом и входным штуцером карбюратора и вставил электромагнитный клапан–секретку **2**: он открывает проход бензина при подаче на него 12 В и перекрывает его при отключении напряжения. К поплавку **9** в карбюраторе прикрепил маленький магнит **10** для управления герконом. Здесь пришлось повозиться, чтобы выставить уровень срабатывания геркона при приближении к нему магнитика: бензин – очень легкая жидкость и поплавок ощутимо притапливается при навешивании магнитика хотя бы в 2 грамма весом. Рядом с карбюратором укрепил реле. Дело в том, что геркон может включать и выключать лишь слаботочные цепи, а электромагнитный клапан требует тока в 0,3 А. Реле служит усилителем – оно включает и выключает клапан-секретку, открывая и закрывая подачу бензина в поплавковую камеру.

Система успешно работала на "трешке", поэтому закономерно "пересела" и на сменившую ее "Ниву". Однако здесь я дополнил ее своеобразным противоугонным устройством. Провода от геркона и клапана-секретки вывел на маленький разъем **4**, который укрепил рядом с замком зажигания. В ответной части разъема разместил электронный усилитель **5**. Получился брелок размером чуть меньше ключа зажигания. Перед тем, как включить зажигание, я вставляю брелок в разъем (брелок – на цепочке ключей зажигания). На самом брелоке есть лампочка **6**, которая загорается при открытии клапана–секретки и гаснет при закрытии клапана. Таким образом я вывел информацию об уровне бензина в карбюраторе на щиток приборов. Оказалось, она нередко бывает очень ценной, например, жарким летом в дорожной пробке. По моему опыту, остановка сильно нагретого двигателя тут же оборачивается перегревом карбюратора. И завести двигатель можно только по прошествии длительного времени, ценой нервотрепки – в том числе водителей, чьи машины ждут сзади.

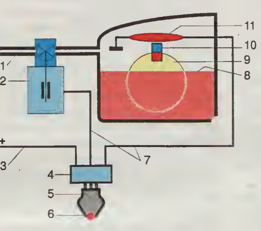


Схема включения электромагнитного запорного клапана: 1 – бензопровод; 2 – запорный клапан; 3 – "+" питания; 4 – разъем; 5 – брелок; 6 – сигнальная лампа; 7 – провода; 8 – уровень бензина; 9 – поплавок; 10 – магнит; 11– геркон.

Алгоритм работы лампы таков: при нормальных условиях движения лампа горит секунду–две, причем при холостом ходе прогретого двигателя гаснет на 20–25 секунд, затем снова загорается на одну–две секунды и так далее. При нормальной езде периоды выключения лампы сокращаются до 4–5 секунд. При неисправности системы питания, например засорении бензопровода, время горения лампы увеличивается. Я настолько привык за три года к этой лампочке, что не реагирую на ее мигания, но сразу настораживаюсь, если она горит дольше положенного. Застряв в жаркую погоду в пробке, я стараюсь по возможности (при горящей лампе) просто не нагружать двигатель. Когда он работает, то даже на холостых оборотах все–таки охлаждается, хотя и потребляет мало бензина. Если в этот момент резко открыть дроссельную заслонку, то горячий, задыхающийся от паров бензина бензонасос может и не справиться с заполнением карбюратора. Зато при погасшей лампе я, как и все, двигаюсь вперед. По моим наблюдениям, этот подход достаточно эффективен, и в пробках я пока ни разу капота не открывал.

Для проверки противоугонной системы я отдал автомобиль с ключами специалисту–автослесарю с просьбой "угнать" его. Он первым делом открыл капот, увидел клапан–секретку, снял его и заменил медной трубочкой, соединив таким образом разрезанный мною шланг. Потом включил стартер. Двигатель даже не чихнул, создав впечатление, что отключено зажигание. А секунд через 10–20, когда запахло бензином, специалист сказал: "У тебя игла запала". Узнав устройство системы, он взял кнопку с двумя проводами, аккуратно отсоединил мои провода от клапана–секретки и через кнопку присоединил клапан к аккумулятору. После этого он смог завести двигатель, но не более чем на 20 секунд, а о езде и речи быть не могло. Потом он подумал и сказал: "Да никто с твоей машиной колупаться не будет. Машину или заводят сразу, или уходят". Мне понравились слово "колупаться" и вывод, сделанный специалистом.

В заключение хочу сказать, что за три года эксплуатации было две неисправности. Однажды из–за ненадежного крепления отпал магнитик от поплавка. В другой раз я оторвал ногой провода от секретного разъема (они были проброшены временно по полу кузова). Это, конечно, мелочи – в целом же система работает нормально. Недавно я разобрал клапан–секретку и удивился тому, что он практически не износился.

Желающим оснастить свой автомобиль подобной системой могу сказать, что сделать это не так просто, а при несоблюдении некоторых нюансов даже опасно. Кажущаяся простота идеи обманчива. Технологическое исполнение ее должно отвечать определенным нормам.

"21-я" еще послужит...

Вы не поверите, но писем от владельцев ГАЗ-21 приходит больше, чем от обладателей других моделей "Волги". Причем хозяева "старушек" не только никогда не сетуют на недостатки своих машин, а, наоборот, превозносят их достоинства. Хотя никуда не денешься, "двадцать первые" неумолимо стареют, выпуск запчастей к ним давно прекращен и вопросов по их эксплуатации и ремонту возникает все больше. Ответы на наиболее часто встречающиеся вопросы дает начальник КБ ГАЗа Владимир РЕУТОВ.

Возможна ли установка на ГАЗ-21 выпуска 1961 года передней подвески и двигателя от ГАЗ-31029, стыкуется ли этот двигатель с "двадцать первой" коробкой передач и потребуется ли при этом замена карданного вала и заднего моста?

Переднюю подвеску ГАЗ-31029 на автомобиль ГАЗ-21 ставить нельзя. А вот двигатель ЗМЗ-402 (ГАЗ-31029) в качестве замены подходит, но с немалыми переделками масляного картера, системы выпуска, передних кронштейнов подвески двигателя, системы зажигания и жгутов проводов, а также привода акселератора. Кроме того, потребуются регулятор напряжения типа 13.3702-01 и новые шланги системы охлаждения.

Если коробка передач остается прежней (ГАЗ-21), в картере сцепления необходимо просверлить два отверстия под нижние шпильки крепления коробки передач, а также сохранить механизм сцепления (нажимной и ведомый диски, муфту выключения и рабочий цилиндр сцепления) от ГАЗ-21.

При установке всего силового агрегата ГАЗ-31029 (двигатель ЗМЗ-402, сцепление и коробка передач ГАЗ-31029) потребуется, кроме перечисленного выше, изменить заднее крепление двигателя, проделать отверстие под рычаг переключения передач в тоннеле пола, применить карданную передачу от ГАЗ-24 (с измененной длиной вала) и задний мост ГАЗ-31029 с приводом стояночного тормоза.

ОАО "ГАЗ" не разрабатывало специальной документации на замену двигателя, однако случаи успешной установки на ГАЗ-21 более современных силовых агрегатов известны.

Двигатель "Волги" ГАЗ-21Р был рассчитан на применение бензина А-72, но его в продаже давно нет и приходится использовать А-76. Достаточна ли в этом случае коррекция угла опережения зажигания или необходимо дефорсировать двигатель, установив дополнительную прокладку и головки блока?

Двигатель ГАЗ-21 может работать на бензине А-76 без установки каких-либо дополнительных прокладок. Коррекция зажигания необходима в связи с разным качеством бензина на разных бензоколонках. Рекомендуется применение свечей А11-3.0.

Возможна ли замена масляных фильтров грубой и тонкой очистки двигателя ГАЗ-21 на современные и какие подойдут для этого?

Для использования нынешних фильтров ГАЗ, равно как и вазовских, необходимо изготовить литые переходники. Разработкой их на заводе не занимались, а потому соответствующей документации нет.

Наш комментарий. Напомним, что смазочная система двигателя ГАЗ-21 двухступенчатая: первоначально масло проходит фильтр грубой очистки, затем 7-10% масла подвергается тонкой фильтрации. Такая система была обусловлена тем, что выпускавшиеся ранее моторные масла не обладали моющими свойствами. Современные же в этой системе практически не будут очищаться в "грубом" фильтре, так как несут частицы меньшего размера, чем его щели (менее 0,08 мм). Поэтому в нынешних условиях, когда старых масел в продаже больше нет, все-таки желательно совершенствовать смазочную систему двигателя "двадцать первой", применив полнопоточный (то есть очищающий 100% масла) вазовский или "москвичовский" (имевший корпус и сменный фильтрующий элемент) фильтр, причем второй предпочтительнее. Умельцам удается сделать нужные переходники (при первой возможности мы познакомим читателей с их размерами и технологией изготовления). Более простой вариант замены фильтра ДАСФО-2, снятого с производства, предложил наш читатель Н. Чеченев - его совет опубликован в ЗР, 1996, № 2 на стр. 61.

За много лет эксплуатации вышли из строя телескопические амортизаторы ГАЗ-21. Какие отечественные или импортные аналоги подходят для их замены?

Телескопические амортизаторы ГАЗ-21 и ГАЗ-24 взаимозаменяемы.

Какие колесные диски рекомендует использовать завод для ГАЗ-21, если пришли в негодность старые? Подойдут ли диски и шины от ГАЗ-24 и если да, то как это может повлиять на эксплуатационные расходы?

Рекомендуются только диски ГАЗ-21. Для установки дисков ГАЗ-24 необходимы проставки и удлиненные шпильки крепления колес. При этом изменяются показания спидометра, возрастает расход топлива.

Какие шины допускается использовать на автомобилях ГАЗ-21 взамен снятых с производства шин 6,70-15? Подойдут ли, скажем, от РАФа (185/82 R15) или импортная резина?

В первую очередь, все-таки рекомендуются шины размера 6,70-15. Можно использовать и указанные шины от РАФа, но при этом показания спидометра также существенно изменятся.

Наш комментарий. Показания спидометра на ГАЗ-21 с "двадцать четвертыми" колесами будут, конечно, несколько завышены, поскольку у последних меньше диаметр и при тех же оборотах ведущего вала (а их, собственно, и "считает" спидометр) они станут вращаться быстрее (и, добавим, легче, так что двигатель будет проще раскрутить до высоких оборотов). Очевидно, при этом он израсходует больше топлива - впрочем, машина станет заметно динамичнее, что может даже понравиться владельцу. Однако тахометра на "двадцать первой" нет, поэтому улучшенной динамикой злоупотреблять не стоит.

* * *

В публикуемом материале приведены варианты замены деталей, не требующие переделки автомобиля или используемых узлов. Возможно, отдельные умельцы отважатся и на более серьезное вмешательство в конструкцию (например, создатели хот-родов) - предостерегаем их, что не все их "новации" могут быть одобрены Госавтоинспекцией и подумать об этом следует заранее, до того как будут вложены немалые силы и средства. Тем же, кто стремится просто поддерживать "двадцать первую" на ходу, сообщим, что весьма подробный перечень взаимозаменяемых деталей автомобилей ГАЗ-21 и ГАЗ-24 приведен в книге "Автомобиль "Волга" ГАЗ-24. Конструктивные особенности, техническое обслуживание и текущий ремонт". Издание 6-е. Москва, Транспорт, 1995.

Без "бегунка": дубль два

Не успели отзвенеть в редакции телефонные звонки от автомобилистов, заинтересовавшихся статьей "Обойдемся без "бегунка"?" (ЗР, 1996, № 2, стр. 193), как челябинский умелец Игорь ИГНАТОВ поделился с нами очередной разработкой, названной им "Дубль II".

"Двухкатушечная" система зажигания на "жигулях" проявила себя, безусловно, неплохо, но... все же она далека от идеала, как впоследствии показалось мне. Во-первых, громоздка, во-вторых, дороговата, в-третьих, требует точного оборудования для доработки трамблера и экрана датчика Холла. Надо бы упростить конструкцию, но как?

Рис. 1. Схема системы зажигания "Дубль II": 1 – свечи; 2 – две катушки зажигания 3009.3705; 3 – двухканальный коммутатор 6420.3734; 4 – распределитель зажигания с датчиком Холла. Цепь питания датчика Холла необходимо дополнить конденсатором С1 (3,0 мкФ х 25 В) и резистором R1 (62 Ом).

Изучив схему двухканального коммутатора 6420.3734 (которым комплектуются "самары" с микропроцессорной системой зажигания), я обнаружил, что он работает от одного (!) управляющего сигнала прямоугольной формы, а не двух, как его предшественник 42.3734 (схемы штатного подключения коммутаторов не представляют секрета – они приведены в книге "ВАЗ-2108 "Спутник". Устройство и ремонт"). Такой управляющий сигнал нетрудно смоделировать с помощью одного датчика Холла, применив лишь экран определенной формы, условно изображенной на рис. 1 (поз. 4). А форма сигнала и принцип работы коммутатора в упрощенном виде представлены на рис. 2.

Рис. 2. Форма управляющего сигнала и принцип работы коммутатора 6420.3734 (условно).

Как видите, схема системы "Дубль II" несколько проще первого варианта, описанного в статье "Обойдемся без "бегунка"?", так как позволяет обойтись и без доработки трамблера для установки второго датчика Холла. Необходимо лишь придать нужную форму экрану, а тем, у кого нет под рукой бесконтактного "жигулевского" трамблера, изготовить экран самостоятельно или заказать умельцу. Материал – сталь с высокими магнитными свойствами, в крайнем случае – низкоуглеродистая мягкая сталь с минимальным количеством примесей. Иначе искажения выходного сигнала неизбежны.

Впрочем, почему распределитель должен быть непременно "жигулевским"? Подобную систему можно применить на любом отечественном автомобиле и некоторых иномарках. Я, например, установил "Дубль II" на УАЗ-31514. Система с успехом выдержала испытания 30-градусными морозами: после ночной стоянки двигатель всегда пускался с первой попытки.

В заключение – один нюанс. Чтобы согласовать с подобной системой зажигания работу тахометра и блока ЭПХХ, требуется изготовить несложное электронное устройство. Для специалиста это сущий пустяк, ну а если кому не по силам, готов поделиться схемой.

Прошу объяснить

В пособиях по ремонту "Жигулей" толщину регулировочной шайбы ведущей шестерни дифференциала (дет. 2101–2402080) обычно определяют, используя специальное приспособление А.70184. Но как при этом учесть не только отклонения в монтажной высоте подшипника, а и высоту ведущей шестерни?

Взаимоположение шестерен определяется опорами, смещением зубчатых венцов относительно опор и смещением опор одной шестерни относительно опор другой. В редукторе возможны следующие регулировки:

– перемещение опор ведомой шестерни (Z_2) вдоль оси с помощью специальных гаек, что смещает вдоль оси зубчатый венец;

– положение ведущей шестерни (Z_1) регулируется путем выбора толщины специальной шайбы (кольца) от 2,55 до 3,35 мм (разница толщин шайб 0,05 мм и больше). Это деталь 2101-240280... 2101-240296 по каталогу.

Отклонения "высоты ведущей шестерни" учитываются при расчете толщины вышеуказанного кольца. Это отклонение зубчатого венца Z_1 от номинального положения относительно базового торца нанесено электрографом на конической поверхности хвостовика шестерни. Например, "–13" означает, что венец смещен от базового торца (относительно номинального положения) на 0,13 мм в сторону от ведомой шестерни Z_2, то есть шестерня как бы выдвинута из зацепления. Значит, для приведения ее в нормальное положение нужно увеличить толщину регулировочного кольца на 0,13 мм.

Иногда читатели просят указать также "толщину" самой ведущей шестерни (между торцами), полагая, что тогда можно облегчить регулировку. Это не так. Указать данный размер (при утвержденной технологии производства) нельзя: внешний торец шестерни представляет собой довольно грубую поверхность, никак не предназначенную для того, чтобы использовать ее в качестве базовой при измерениях. Расстояние между торцами ведущей шестерни может колебаться в пределах целого миллиметра.

НЕ НАВРЕДИ!

Иномарки породили в среде автомобилистов массу слухов и домыслов – и сложны-то неоправданно, и в ремонте дороги и непонятны, особенно "инжекторные". Большинству мастеров и автолюбителей, десятилетиями приученных лишь промывать карбюраторы и выставлять зазоры в контактах, стало не хватать квалификации – излюбленный на Руси метод "тыка" все чаще приводил к грудам наломанных дров. Может быть, избежать печального финала помогут рекомендации специалиста по ремонту иномарок Рубена ЦАРЕКНЯЗЕВА.

ОПАСНЫЕ ЗАБЛУЖДЕНИЯ

Чем сложнее конструкция автомобиля, тем многограннее взаимосвязь между его системами: работа одних влияет на другие, но из этого не следует, что улучшение, к примеру, системы питания обязательно исправит "ошибки" зажигания, и наоборот. Кроме того, схожие симптомы могут быть вызваны совершенно разными причинами. Понимающие это автомобилисты, затеяв ремонт, сначала читают пособие, а затем, стараясь ничего не нарушить, последовательно снимают и заменяют подозрительные детали и узлы. Заверяем, что, кроме лишних затрат, зто вреда не приносит.

Другой метод ремонта: "Покручу все винты регулировки – вдруг получится!" Тут уж последствия могут быть скверными: ведь по незнанию можно так нарушить заводскую настройку, что ее не всегда удается восстановить даже фирменному сервису.

Третий метод носит характер затяжного сражения: "Переделаю (обрежу, отпилю, приварю и т. д.), как на "жигулях" ("волгах", танках, "буранах" и пр.), поставлю деталь или узел от "восьмерки" (трактора, самолета, другой модели и т. п.)". Редкие удачи обычно представляют собой карикатуру на оригинал, но чаще дело кончается дорогостоящим восстановительным ремонтом у профессионалов или продажей автомобиля "как есть".

Чтобы избежать лишних затрат, нужно помнить, что:

– нормальная работа двигателя обусловлена исправностью системы зажигания и системы питания. На части машин они объединены в одну, управляемую электроникой (системы "Мотроник", "Дигифант", MPI и др.), но при этом сохраняют определенную самостоятельность;

– при любых неполадках в работе двигателя (повышенный расход, неравномерная работа, потеря приемистости и т. д.) вмешиваться в систему питания следует в последнюю очередь.

С ЧЕГО НАЧАТЬ

Большая часть неполадок кроется в системе зажигания. Увеличенный зазор в свечах, выгоревший контакт "бегунка" и парочка "пробивающих" проводов способны даже при полностью исправном инжекторе (карбюраторе) и двигателе свести работу последнего к состоянию, похожему на предсмертное. Некоторые двигатели иномарок (как правило, сложные) очень требовательны к типу свечей: иногда даже ближайшие аналоги "родных" свечей на некоторых режимах вызывают перебои. Как правило, чем современнее двигатель, тем зта зависимость ярче выражена. Только убедившись в исправности системы зажигания, можно переходить к собственно двигателю.

"Мозг" системы впрыска ("Ауди").

Если не проверять и своевременно не заменить ремень привода распредвала, может срезаться часть его зубьев – двигатель перестанет работать. При слабой натяжке он перескочит на несколько зубьев: в лучшем случае зто приведет к нарушению фаз газораспределения, в худшем – к встрече поршня с клапанами со всеми вытекающими неприятностями. Самые страшные последствия бывают у дизелей. Практически всегда после этого требуется замена головки блока, а иногда – капитальный ремонт мотора. Другая крайность – перетяжка, которая резко ускоряет износ ремня и шестерен. Ее первый симптом – характерный вой. Некоторые моторы, в частности "Фольксваген", объемом 1100–1300 см³ склонны к "выгрызанию" ремнем зубьев шестерен помпы и коленвала. Установка нового ремня на изношенные шестерни, с одной стороны, резко уменьшает его ресурс, с другой – чревата срезанием зубьев ремня. Хорошо "смазанный" через текущие сальники или лишенный защитных кожухов ремень также долго не проживет, хотя ресурс фирменного ремня, как правило, 90–100 тысяч километров.

В системе питания машин со впрыском сначала проверяем "свободу" подачи топлива – чистоту сетки насоса, его исправность, фильтр. Дозаторы-распределители – приборы весьма тонкие, без специальных знаний их лучше не трогать.

Не рекомендуется механическая очистка форсунок впрыска из-за опасности повредить их нежные клапаны. Если очень хочется поковыряться, отмочите и промойте форсунки в керосине. Без необходимости не выдергивайте форсунки из посадочных гнезд – утратившие упругость резиновые уплотнительные кольца и неаккуратная работа могут привести к поломке пластмассовой втулки – посадочного места.

КАРБЮРАТОР И ВПРЫСК: КТО КОГО

Почему-то многие автомобилисты считают, что с карбюратором жизнь проще, его ремонт не проблема, а в крайнем случае можно поставить "наш". На самом деле только у части самых "древних" моделей с двигателями объемом до 1,8 л (выпуска примерно до 1982 года) карбюраторы сопоставимы с вазовскими. С середины же 80-х их оснащали злектропневмоуправлением с злектронным блоком, встроенными термостатами, достаточно сложными устройствами для холодного пуска и т. д. Применялись и карбюраторы с злектронным управлением, по сложности не уступающим компьютерам системы впрыска. Все зто дополняется износом деталей, а потому не сулит безоблачной жизни. Кроме того, если системы впрыска "К-Джетроник" ("КЕ-Джетроник", "КЕIII-Джетроник", "Мотроник" и т. д.) на "Ауди", "Мерседесе" или иной иномарке в основном различаются только расположением и исполнением элементов, то карбюраторов – великое множество, каждый по-своему индивидуален. Впрыск, улучшая почти все характеристики двигателя, содержит намного меньше деталей, подверженных механическому износу, и, как следствие, долго сохраняет все настройки, что немаловажно как с зкономической, так и с зкологической точки зрения. Оборотной стороной являются повышенные требования

к чистоте бензина и относительно высокая стоимость комплектующих, что, впрочем, компенсируется их надежностью.

Заподозрив неполадки в карбюраторе, не торопитесь его снимать, разбирать, продувать и тем более – крутить регулировочные винты. Возможно, неустойчивая работа двигателя вызвана подсосом воздуха через поврежденную резинометаллическую прокладку или негерметичностью какой–либо из мембран в клапанах пневмоуправления. Случается, неверно надеты воздушные трубки. Эти причины затрудняют пуск холодного двигателя, повышают расход топлива.

Попытки пристроить отечественный карбюратор приемлемы только в безвыходной ситуации: ведь потребуются серьезные переделки, а мощностные характеристики и экономичность, скорее всего, ухудшатся. Положительный эффект возможен только при грамотном подборе и замене "древнего" однокамерного карбюратора на один из отечественных "солексов".

ОСТОРОЖНЕЕ С ЭЛЕКТРОНИКОЙ!

Чем "моложе" и сложнее автомобиль, тем больше его систем управляется электроникой. Часто даже в корпусе реле скрывается небольшой электронный блок. Надежность блоков управления таких фирм, как "Бош", "Хитачи" и др., столь высока, что без внешнего воздействия они крайне редко выходят из строя. Ваша задача – не допустить этого воздействия. Электронные блоки поддаются ремонту с большим трудом из–за специфической элементной базы и отсутствия схем, а стоимость нового блока управления около $1000. Найти исправный "б/у" – вопрос удачи из–за их многообразия.

Иные установщики сигнализаций и магнитол способны настолько безграмотно внедриться в электрооборудование, что это сказывается на работе мотора или других систем автомобиля, причем зачастую непонятным образом, незакономерно.

Уже переведено и издано множество книг и руководств по ремонту почти всех распространенных иномарок, но довольно часто качество этих изданий оставляет желать лучшего. Нередки неразборчивые фотографии и чертежи, ошибки и несоответствия в тексте. Работа систем управления двигателем рассматривается с чисто теоретических позиций, ряд важных узлов совсем не описан, электросхемы могут отличаться от реальных. Встречаются и поразительные вещи: например, в разных книгах устройство и регулировка карбюратора "Пирбург–2Е2" описаны поразному! В любом случае надеяться только на литературу не стоит – лучше использовать ее лишь как информацию к размышлению.

"Мастера", обещающие быстро сделать все и вся, ненадежны, особенно когда им помогает "зеленый змий". Если поиск неисправности ведется методом "тыка" за ваш счет – лучше забрать машину и поискать другое место. Опытный мастер при встрече с малознакомой или редкой моделью не пообещает быстрого ремонта. Ведь сложный, неявный дефект иногда удается найти и устранить далеко не с первой попытки.

Подводя итог, замечу, что ныне высокие параметры двигателя достигаются применением довольно сложных и в то же время надежных систем (чего так не хватает отечественной технике). Впрочем, если вы уже разобрались в трамблере, карбюраторе и электрооборудовании отечественной машины, шансы поддержать в исправном состоянии неновый "Ауди", "Фольксваген" или "Форд" у вас довольно высоки.

Один из источников запчастей "б/у" из–за рубежа (автосвалка в Бельгии).



Прошу объяснить

На моем ВАЗ–21011 с пробегом 110 тысяч километров обнаружил присутствие бензина в масле. Как он туда попадает?

Путей проникновения бензина в масло два. Основной – через бензонасос. Напомним, что назначение нижней его диафрагмы – защитить верхние от картерных газов, а в случае разрыва верхних – не допустить перелива бензина в картер. Поэтому периодически контролировать состояние диафрагм – в ваших интересах.

Второй путь – через карбюратор, если в нем ненадежен запорный (игольчатый) клапан поплавковой камеры. В этом случае автомобиль может вполне приемлемо работать на "нагруженных" режимах, то есть при больших расходах бензина. Когда же потребление бензина падает (например, на холостом ходу), его уровень в поплавковой камере начинает увеличиваться из-за негерметичности клапана вплоть до переполнения карбюратора. Как правило, это сопровождается неизбежными при переобогащении смеси эффектами – темным дымом выхлопа, увеличенным содержанием СО, падением оборотов холостого хода и даже полной остановкой двигателя.

Чтобы под карбюратором ни в каких ситуациях не скапливался слившийся бензин, для его отвода служит дренажная трубка, встроенная в коллектор. Но при ее засорении (а это бывает нередко) практически все излишки бензина попадают в цилиндры двигателя. Если горячего, то они практически полностью испаряются. А вот при пуске холодного (в случае указанного выше дефекта) бензин по стенкам цилиндров стекает в картер, где смешивается с маслом. В дальнейшем при работе двигателя содержащийся в масле бензин тоже испарится, поэтому заметить его удается не всегда. Если вы попробуете обнаружить бензин, слив масло сразу после нескольких минут езды с высокой скоростью, то там его практически не окажется, хотя при пуске холодного двигателя вы его запах отчетливо ощущали. Ну а высокий процент содержания бензина в масле, как правило, выдает вспыхивающая на холостых оборотах лампочка аварийного давления в системе смазки.

РЕАНИМАЦИЯ СТАРОГО "СТРОМБЕРГА"

Когда с карбюратором возникают проблемы, "рукастые" автолюбители в надежде устранить неисправность обращаются за дополнительной информацией к руководствам по ремонту. Но, увы, находят в них лишь некоторые регулировочные данные и пространное описание принципа работы. Ответа же на конкретный вопрос, что случилось, в книжке, как правило, не найти. А если карбюратор еще и с переменным сечением диффузора... Секреты его неисправностей вам раскроет Михаил ГОРБАЧЕВ.

Диафрагменные карбюраторы с горизонтальным потоком – "Стромберг" модели 175 и схожие с ним по конструкции "Пирбург" и СУ устанавливали на автомобили "Вольво", СААБ, "Мерседес" в 70–80-х годах. При некоторых незначительных различиях принцип действия у них один и тот же, а потому и неисправности похожи. Рассмотрим несколько наиболее типичных ситуаций.

Ситуация первая. Внешне с мотором все в порядке, он хорошо пускается, уверенно разгоняет машину, но... "пожирает" чуть не двадцать пять литров бензина на "сотню"! Регулировка СО проку не дает, продувка тем более – ведь здесь только один главный жиклер, то есть дозирующая система с седлом и иглой. Конечно, нелишне проверить запорный клапан поплавковой камеры, но чаще всего и он оказывается исправен. Что же случилось?

Отверните заглушки **5** (рис.1) в нижней части карбюратора, около пускового устройства. Делать это лучше, сняв карбюратор. Осторожно извлеките пружинки **6** и не менее осторожно – столбики **4** с калиброванными отверстиями в нижней части. Если сделать это трудно, предварительно обильно смочите их жидкостью (WD-40). В этих столбиках и кроется причина ваших неприятностей: скорее всего, они "закисли" в нижнем положении и перестали перемещаться. А столбики эти – основная деталь полуавтоматического пускового устройства. Посмотрим, как оно работает. Перед холодным пуском, когда вы, согласно инструкции, несколько раз дотрагиваетесь до педали газа, рычажок **3** соскакивает с манетки-предохранителя **2** и давит сверху на столбик. Столбик перемещается вниз, его отверстия совмещаются с отверстиями обводного канала, и карбюратор готовит сильно обогащенную смесь, необходимую для пуска и прогрева. Если столбик неподвижен, то двигатель как бы зависает в фазе "подсоса". Вот откуда такой расход топлива. Столбик можно зачистить шкуркой-"нулевкой" и, убедившись в его подвижности без заеданий, собрать узел. После этой несложной операции расход топлива наверняка нормализуется.

Отвернув винты **1** крышки пускового устройства (рис. 3), вы найдете биметаллическую полоску, свернутую в спираль. При прогреве двигателя она постепенно распрямляется и позволяет пусковому рычажку вернуться в исходное положение, освободив столбики, которые под действием пружины поднимаются и перекрывают обводные каналы. При установке крышки (на холодном двигателе) биметаллическая спираль должна максимально поджимать рычажок по движению стрелки рядом со смотровым отверстием. На прогретом двигателе рычажок виден строго посредине смотрового отверстия.

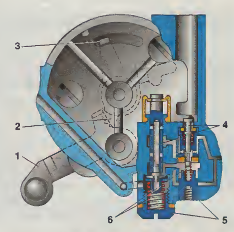


Рис. 1. Устройство обогащения смеси в фазе холодного пуска: 1 – рычаг привода манетки-предохранителя; 2 – манетка-предохранитель; 3 – рычажок; 4 – столбики с калиброванными отверстиями; 5 – заглушки; 6 – пружины столбиков.

Ситуация вторая. Двигатель стал "тупеть", плохо набирать обороты и в один прекрасный (но не для вас) день вообще не завелся. Вероятнее всего, виновна диафрагма карбюратора. Если она растянута, то соотношение "топливо-воздух" на переходных режимах и при разгоне, конечно, нарушено. А если порвалась, что тоже случается, мотор уже не пустится или будет работать только на холостых оборотах и глохнуть при нажатии на педаль газа. Заменить диафрагму просто. Мощной отверткой отвинчиваем три винта **3** (см. рис. 3), крепящие верхнюю часть к корпусу карбюратора, снимаем ее – и вот она, диафрагма. При установке новой обратите внимание на то, что она имеет только одно положение, фиксируемое утолщениями, входящими в прорези на корпусе карбюратора. После сборки проверьте, есть ли в емкости специальная жидкость (ATF), отвернув для этого пробочку в верхней части карбюратора.

Ситуация третья. Мотор стал заводиться неохотно и не хочет набирать обороты до полного прогрева. При попытке ехать раньше он чихает, захлебывается, при нажатии на газ возникает чудовищный провал. (К слову сказать, обычно на иномарках прогревать двигатель не обязательно, после пуска двигателя можно сразу ехать даже в мороз. Тем более, что гонять мотор на холостых оборотах на стоянке во многих европейских странах запрещено.) Но вернемся к нашей ситуации. Она относится только к автомобилям, у которых карбюратор находится слева от двигателя (если смотреть по ходу движения) – например, "мерседесы" выпуска с 1980 по 1988 год. Причина этой неприятности – в отказе электроподогрева впускного коллектора. Тепло дает спираль, находящаяся в его нижней части, куда подходит провод.

Эта система довольно сложна, не то что у "мерседесов" выпуска до 1980 года, где впускной коллектор расположен над выпускным и подогревается отработавшими газами (для этого есть заслонка в выпускном коллекторе, которую открывает биметаллическая спираль). Если такой подогрев выходит из строя, это не оказывает существенного влияния на работу двигателя в фазе прогрева: впускной коллектор все равно нагревается от выпускного. Иное дело – электроподогрев, отказ которого причинит вам целый ряд неудобств.

Итак, снимите штекер, который находится в крышке спирали, и коротко приведите в действие стартер, а чтобы мотор не "схватил", отсоедините штекер от коммутатора, расположенного рядом с катушкой зажигания на левом брызговике автомобиля. Теперь при включенном зажигании проверьте

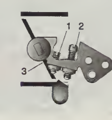


Рис. 2. Регулировочные винты: 1 – оборотов фазы холодного пуска; 2 – оборотов холостого хода; 3 – дроссельная заслонка.

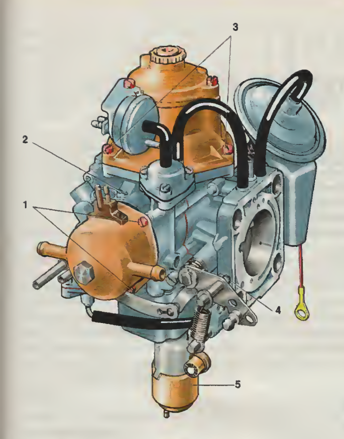


Рис. 3. Общий вид карбюратора "Стромберг" (с 1980 года): 1 – винты крепления крышки полуавтоматического устройства пуска и прогрева; 2 – стрелка; 3 – винты крепления верхней крышки, открывающей доступ к диафрагме; 4 – регулировочный винт оборотов холостого хода; 5 – клапан подачи топлива.

пробником или контрольной лампой, подается ли на штекер напряжение. Если нет, то проверьте датчик в головке блока (у него голубой ободок): снимите с датчика штекер и замкните его на "массу". Если пробник, по-прежнему подключенный к штекеру спирали, покажет наличие напряжения, то датчик неисправен. Если датчик исправен, то все дело в реле, которое находится рядом с предохранителями, под черным пластмассовым кожухом, и тоже маркировано голубой краской.

Для проверки реле, как показано на рис. 4, удалите его из разъема (зажигание по-прежнему включено). Подсоедините пробник к клемме 1 и "плюсу" аккумулятора. Пробник покажет напряжение. Теперь соедините клемму термодатчика с "массой". Если пробник вновь покажет напряжение, значит, термодатчик неисправен.

Соедините через пробник клеммы 3, а затем 4 с "массой". Если пробник не показывает напряжение, то проверьте предохранитель № 2 или проводку. Если во всех трех случаях проверки пробник показал напряжение, то реле неисправно и требуется его заменить.

Пришла очередь проверить саму спираль нагрева. Для этого наденьте разъем на ее штекер. Соедините пробником клеммы 3 и 1 реле – между ними должно быть напряжение. В противном случае снимите разъем со штекера спирали и закоротите его на "массу". Теперь между клеммами 3 и 1 должно появиться напряжение, которое укажет на перегоревшую спираль подогрева впускного коллектора.

После любого ремонта карбюратора, особенно если его пришлось демонтировать, необходимо **отрегулировать работу двигателя на холостых оборотах**. Суть этой регулировки в том, что надо установить обороты холостого хода 800±50 об/мин, а содержание CO в выхлопе должно составлять 1,0±0,5%. Делается это следующим образом:

❖ прогреть и выключить двигатель;

❖ выключить все потребители электричества;

Рис. 4. Проверка реле подогрева впускного коллектора (на автомобилях с 1980 года).

❖ подключить внешний тахометр (если нет штатного) и прибор для контроля CO;

❖ пустить двигатель и убедиться в том, что резиновый фланец, к которому крепится карбюратор, не порван и дополнительного подсоса воздуха нигде нет. Для этого можно воспользоваться, соблюдая меры предосторожности, кисточкой, смоченной в бензине;

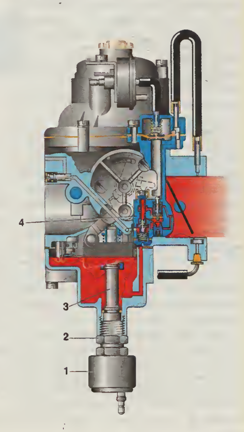
❖ замкнуть на "массу" термовыключатель с красным пояском, расположенный на приливе головки блока, чтобы включился вентилятор охлаждения радиатора. Это предотвратит перегрев двигателя во время регулировки;

❖ ослабить контргайку **2** (рис. 5) ключом "на 22" и отрегулировать CO, вворачивая или выворачивая клапан подачи топлива **1**, расположенный под поплавковой камерой. При вворачивании клапана смесь обедняется, а при выворачивании – обогащается. Длинным регулировочным винтом (**2** на рис. 2 или **4** на рис. 3) на рычаге привода дроссельной заслонки установите требуемые обороты холостого хода.

На старых машинах (до 1980 года) регулировка холостых оборотов карбюратора имеет некоторые особенности. Во-первых, под поплавковой камерой нет клапана подачи топлива. "Грубую" регулировку уровня CO делают вращением винта с головкой "на 8". Для этого удобнее воспользоваться торцевой головкой. Во-вторых, окончательная установка оборотов холостого хода и содержания CO производится подпружиненным винтом с воздушным жиклером, который связан резиновой трубкой с воздушным фильтром. При выворачивании винта смесь обедняется, а при заворачивании обогащается. Если обороты двигателя при вращении винта-жиклера не меняются, то необходимо прочистить его отверстие.

Если после прочистки при вворачивании этого винта обороты также остаются прежними, надо проверить клапан холостого хода – он расположен рядом с регулировочным винтом. Этот клапан, в отличие от клапана подачи топлива на более поздних моделях, перекрывает подачу воздуха к винту-жиклеру. Если он неисправен, то система холостого хода не работает. В этом случае можно на время удалить его запирающую головку, для чего вывернуть клапан из впускного коллектора, а затем установить на место.

Рис. 5. Разрез карбюратора в вертикальной плоскости: 1 – клапан подачи топлива; 2 – контргайка; 3 – седло иглы; 4 – устройство для обогащения смеси в фазе холодного пуска.



Как мы дизель починили

Признаться, публикуя в ЗР, 1996, № 10 статью двигателистов ВАЗа о диагностике дизеля, мы на ее сногсшибательный успех не рассчитывали – все-таки немногие читатели могут похвастаться собственным дизелем. Тем не менее, обратная связь сработала, хотя и не совсем обычно. Подтверждение актуальности "дизельной" темы мы получили из первых рук – от редактора Антона ЧУЙКИНА.

Дизельный двигатель давно привлекал меня. Не буду заново расписывать здесь его достоинства, промолчу о недостатках, лишь упомяну, что я давний поклонник этого мотора (кстати, в редакции не единственный). А потому приглашение друга посмотреть один дизель ("чего-то он не заводится") принял охотно: во-первых, самому интересно применить на практике приемы диагностики, раскрытые вазовцами, во-вторых, лестно, что обратились за помощью именно ко мне. Правда, последнее несколько омрачалось тем, что просьба помочь прозвучала в воскресенье вечером. Представьте себе: февраль, идет снег, машина на улице...

"История болезни" не обнадеживала: молодой, 1994 года выпуска "Фольксваген-Пассат-Вариант" с турбодизелем достался нынешнему хозяину в хорошем состоянии с пробегом всего 40 тысяч километров. Верой и правдой послужив теплые полгода, в холода он вдруг захандрил, пустился пару раз только со второй попытки и вот теперь отказал вовсе. Приглашенный механик, вроде – специалист по дизелям, обнаружил "какой-то пузырек в трубочке", обвинил его во всех бедах, однако исправить положение не смог.

Все же мы решили съездить к "больному" – хотя бы ради любопытства. С собой взяли обычный набор инструментов, лампу-"контрольку" в качестве простейшего тестера, провода – "прикуриватели" и, конечно, самое главное – упомянутый октябрьский номер "За рулем".

К чести владельца "Фольксвагена", аккумулятор оказался не разряженным и бодро крутил стартер, хотя и без всякого эффекта. Посмотрим, что там под капотом. Включаем "переноску"... Так, поперечно расположенный дизель с турбонаддувом, – помнится, рабочим объемом 1,9 л.

Тот самый пузырек увидели сразу. К топливному насосу высокого давления (ТНВД) с встроенным подкачивающим насосом дизтопливо подается по полупрозрачной пластиковой трубке, так что воздух в ее изгибе заметен хорошо. При включении стартера он шустро бежал к ТНВД и скрывался в его "потрохах", при выключении – возвращался обратно. Версия нашего предшественника не показалась убедительной – слишком мал был единственный пузырек, чтобы помешать пуску двигателя. Конечно, он давал повод проверить магистраль от бака до насоса (система должна быть абсолютно герметичной), но к насущной проблеме пуска, похоже, не имел отношения.

Схема включения свечей накаливания:
1 – аккумуляторная батарея; 2 – стартер; 3 – замок "зажигания"; 4 – реле свечей; 5 – предохранитель; 6 – свеча накаливания; 7 – контрольная лампа.

Настораживало, однако, что воздух упрямо возвращался из ТНВД в изгиб трубки – может, топливо вообще не поступает к форсункам? Такое вероятно, если отказал отсечной электроклапан, перекрывающий подачу топлива к плунжерной паре насоса (например, чтобы заглушить двигатель). Проверка – такая же, как клапана ЭПХХ карбюратора ВАЗ-2108: при включенном питании снять провод с клеммы клапана. Услышали щелчок – все в порядке, нет – выясняйте, есть ли "плюс" на проводе и т. д. (см. ЗР, 1996, № 10).

Клапан на ТНВД отыскался быстро – он установлен справа внизу на насосе, если смотреть со стороны открытого капота. В полном соответствии с теорией он издавал тихие щелчки при подаче и отключении питания. Да и вообще, похоже, система питания исправно подавала топливо в цилиндры – в этом убеждал белый дым (скорее, даже пар) с густым запахом солярки, валивший из выхлопной трубы при работе стартера.

Отчего же топливо не воспламеняется? Скорее всего, недостаточна температура сжатого воздуха, а такое, в свою очередь, возможно, если не работают свечи накаливания. Однако желтая контрольная лампа свечей на щитке приборов загоралась при включении "зажигания", а спустя несколько секунд гасла, сигнализируя, что свечи достаточно нагрели воздух в камерах сгорания и можно пробовать пустить мотор. Но вот что странно – срабатывания мощного реле, включающего свечи, совсем не слышно, а ведь его щелчок должен быть довольно громким – не в пример тихому "голосу" отсечного клапана. Пожалуй, стоит проверить напряжение непосредственно на свечах.

Они ввернуты в головку блока горизонтально, с "лицевой" стороны двигателя, а их выводы связывает широкая (кажется, медная) шина. Пользы от нее оказалось, как от деревянной – подключенная контрольная лампочка свидетельствует, что ток к свечам не поступает. Вероятные причины: отказ блока управления (реле); повреждение проводки; срабатывание предохранителя. Начни мы искать в слабеющем свете "переноски" конкретную неисправность – рисковали простудиться на морозе. Поэтому решили – попытаться пустить двигатель в его нынешнем состоянии, добраться до гаража или станции сервиса и там уже заняться ремонтом. Легко сказать – "решили пустить", а вот как? По-

-етно, что надо так или иначе запитать свечи -акаливания – без них дизель зимой почти -аверняка не заведется даже "с толкача".

Проблема – в проводе. Тот, который соединен с шиной, теряется где-то в темных -едрах подкапотного пространства. Нам, чтобы соединить шину с плюсом аккумулятора, -ужен второй такой же – толстый, способный выдержать ток в несколько десятков ампер (для справки: четыре исправные свечи на этом двигателе потребляют 40 А). Под рукой только провод "прикуривателя", да вот беда – зажим на нем настолько велик, что им, кроме шины, наверняка зацепишь и "массу", а это между прочим короткое замыкание такого мощного источника тока, как аккумуляторная батарея. Минимальные последствия – приварившийся к кузову "крокодил"...

Но не зря говорят – голь на выдумки хитра! Вышли мы из положения так: найденную в наборе инструментов длинную шлицевую отвертку щедро обмотали изолентой, оставив открытыми два небольших участка. К верхнему, у ручки, прицепили "крокодил", нижний, то есть жало, соединили с выводом свечи – попросту оперли на нее и хорошенько прижали.

Дальше я выступал в роли механика, а приятель – летчика. Он побежал за руль, повернул ключ в первое положение (контакт!), а я одновременно прицепил доработанный "прикуриватель" к плюсу батареи (есть контакт!). Подождали десять секунд, пока погасла сигнальная лампа свечей и – "от винта!", то есть, конечно, – "включаю стартер!" До чего ж приятное ощущение, когда после нескольких бесплодных попыток двигатель наконец пускается, да еще с полуоборота. Мотор ожил, что называется, прямо у меня под руками, словно бездыханный больной в реанимации. Тут же снимаю дефибриллятор... тьфу, "прикуриватель" – двигатель уверенно держит средние обороты. Все, бригада "интенсивной терапии" сделала свое дело.

Маленькое отступление: не забывайте, что у дизеля есть аналог воздушной заслонки – устройство, увеличивающее подачу топлива при пуске. Ручку его, как правило, нужно вытягивать на себя в тех же случаях, что и "подсос" на карбюраторных моделях.

На следующий день открылась причина отказа свечей – перегорел предохранитель на 50 А (он установлен в корпусе реле на левом брызговике под капотом). После его замены (не дай Бог ставить "жучки"!) дизель обрел былое здоровье.

Кстати, давешний пузырек в топливопроводе успешно проскочил на работающем моторе в ТНВД, и, очевидно, система питания сама себя прокачала. Во всяком случае, воздуха в ней больше не было.

Как видите, неисправность несложная, хотя поиски ее и стоили времени. Но потраченным впустую его не считаю – едва ли работа профессионалов с фирменного автосервиса доставила бы мне такое же моральное удовлетворение, как собственная.

Прошу объяснить

При длительной стоянке автомобиля диски сцепления нередко прилипают. Ставя мой ВАЗ-2106 на зимнюю стоянку, я упираю один конец подходящей палки в педаль сцепления, а другой – в сиденье водителя, чтобы выключить сцепление. И все же есть сомнение: можно ли так делать?

При всей привлекательности самой идеи – нельзя. Во-первых (если бы сцепление было таким образом реально выключено на несколько месяцев – не путать с нажатой педалью!), длительное статическое нагружение диафрагменной пружины большой силой вполне способно привести к ее осадке и, как следствие, утрате работоспособности. Лепестки диафрагменной пружины могут деформироваться, причем неравномерно.

Во-вторых, если сделать то, что вы предлагаете, то в большинстве случаев идея... не реализуется. Уплотнения в главном и рабочем цилиндрах сцепления (особенно во втором) не настолько герметичны, чтобы на протяжении месяцев исключить утечку жидкости. В результате может оказаться, что педаль нажата, но с течением времени "провалилась", а сцепление все-таки включено.

Для замены чехла внутреннего ШРУСа полуоси "Таврии" в "Руководстве по ремонту" предлагается выпрессовать полуось из коробки передач и снять с машины. Нельзя ли обойтись без этого, оставив корпус шарнира на месте и вынув из него вал с трехшиповиком?

Такой способ возможен, но, пожалуй, нерационален. Ведь перебирать ШРУС гораздо удобнее на чистом верстаке, чем под машиной, где труднее уберечь шарнир от попадания в него песка, грязи и воды. Что касается выпрессовки его из коробки передач, то это не так сложно, а на "тавриях" последних лет выпуска вообще не требуется – посадка свободная. Сливать масло из коробки передач при этом необязательно, а чтобы оно не вытекло, достаточно поднять борт машины домкратом примерно на полметра от земли и подставить козелки.

Прочитав в ЗР № 7 за 1996 год об установке карбюратора "Озон" на двигатели ЗМЗ, решил оборудовать таким свою "Волгу" ГАЗ-31029. Однако возник вопрос: как подключить систему рециркуляции отработавших газов, ведь штуцера для нее на "Озоне" нет?

Системой рециркуляции отработавших газов оборудуют далеко не все двигатели ЗМЗ, поэтому не будет ничего страшного, если при замене карбюратора вы ее отключите. Для этого снимите с двигателя шланги, соединяющие клапан рециркуляции с термовыключателем и карбюратором. Теперь клапан будет всегда закрыт и отработавшие газы не смогут подмешиваться к воздушно-топливной смеси. При этом чуть повысится максимальная мощность двигателя и снизится содержание СО в отработавших газах. Правда, содержание окислов азота возрастет, но не превысит уровня всех обычных двигателей, не оборудованных системой рециркуляции. Впрочем, этот параметр пока не нормируется и не контролируется.

Сохранить систему рециркуляции отработавших газов можно при замене "волговского" карбюратора на "Солекс" модели ДААЗ-21073-1107010, у которого есть два патрубка для отбора разрежения из наддроссельного пространства. Впрочем, некоторые специалисты считают, что по надежности он несколько уступает "Озону".

При движении ВАЗ-2106 со стороны передних колес временами слышен характерный писк (свист) от трения колодок о тормозной диск. Как от него избавиться?

Вспомните устройство рабочих тормозных цилиндров передних колес. При торможении поршни под действием давления жидкости прижимают колодки к тормозному диску, упруго деформируя уплотнительные кольца. При снятии давления эти кольца возвращают поршни в исходное положение, в результате между диском и колодками появляется небольшой зазор (0,05–0,1 мм).

На практике, особенно если механизмы неновые (а значит, поршни более туго перемещаются в цилиндрах, так как уплотнительные кольца частично утратили упругость), колодки могут слегка касаться диска. Больших проблем это не создает (износ колодок или дополнительное сопротивление движению незначительны), но иногда возникает звук высокой частоты, напоминающий свист.

Избавиться от него можно, только заменив детали переднего тормоза. Совершенно недопустимы никакие "изобретения", искусственно отводящие колодки от диска, тем более, что любое вмешательство в конструкцию тормозного механизма запрещено Правилами.

ДЕТСКИЕ БОЛЕЗНИ "ЧЕТЫРЕСТА ШЕСТОГО"

Машин, изначально лишенных недостатков, не существует – детскими болезнями страдают все, и это не так страшно. Важно вылечить их до серийного производства, чтобы к потребителям попадала действительно надежная продукция. О том, как проходил процесс взросления у новинки отечественного моторостроения – двигателя ЗМЗ-406, его "родители", специалисты Заволжского моторного завода, рассказали нашему корреспонденту Антону ЧУЙКИНУ.

Сказать, что "четыреста шестой" рос трудно, будет преувеличением – как-никак мотор сразу показал заданные характеристики. Доводка в основном касалась надежности и долговечности. Ведь многое в этом двигателе впервые массово применялось у нас в стране: четыре клапана на цилиндр, гидротолкатели, двухступенчатый цепной привод двух распредвалов, электронная система управления впрыском топлива и зажиганием, также разработанная в России (подробно о конструкции – ЗР, 1996, № 6; ЗР, 1997, № 3).

Надо отметить, что по пути к конвейеру "четыреста шестой" прошел суровые испытания – кроме заводчан, на "волгах" с новым мотором ездили, например, водители кремлевского гаража особого назначения (ГОНа) и чекисты. Для доводки конструкции и отработки технологии было специально создано производство малых серий, выпустившее несколько тысяч моторов и, по сути, закалившее "четыреста шестой". В ходе испытаний в конструкцию внесли около 500 изменений – мы, конечно, не будем рассматривать все, ведь многие были продиктованы существующей технологией и на свойствах двигателя не сказались. Другие, напротив, помогли молодому мотору избавиться от мучивших его "болячек".

Сначала ЗМЗ-406 проектировали для несостоявшегося представительского автомобиля ГАЗ-3105, который отличался весьма покатым капотом. Чтобы вписаться под него, мотор делали как можно более низким. Одна из деталей, определяющих габарит мотора, – ведомая шестерня или звездочка привода распредвала. На традиционных моторах она в два раза больше ведущей, посаженной на коленвал. Вспомните "жигулевский" мотор, где звездочка на распредвале определяет габаритную высоту клапанной крышки. На "четыреста шестом" ведущая и ведомые звездочки одного диаметра, а нужное передаточное отношение обеспечивает двухступенчатый привод (см. рис).

Итак, мотор получился невысоким, но возникла сложность – как обеспечить натяжение цепей? Их прямые участки проходят в успокоителях, а значительные прогибы (в силу компактности привода) предъявляют жесткие требования к конструкции натяжителей. С ними пришлось повозиться. Башмак натяжителя сделали из полиамида – вполне подходящего, по расчетам конструкторов, материала. Однако на первых моторах износ башмаков превышал все допустимые пределы – цепь буквально грызла их. Проявлялся дефект неприятно – начинали стучать гидротолкатели клапанов, весьма чувствительные к чистоте масла. Продукты износа башмаков попадали в толкатели, перекрывая доступ маслу, и в клапанном механизме возникали опасные стуки.

Кстати, найти среди шестнадцати гидротолкателей один (или больше) неисправный очень просто. Снимите крышку газораспределительного механизма и поочередно нажимайте на "свободные" толкатели (к которым кулачки обращены затылком). Стучащий, дефектный вы легко утопите, исправный будет "жестким".

Двигатель ЗМЗ-4062.10. Позициями отмечены детали и узлы, потребовавшие изменений при доводке:
1 – башмак гидронатяжителя цепи;
2 – гидронатяжитель; 3, 4, 5, 7 – звездочки привода распредвалов; 6 – поршень.

Проблему башмака, в конечном счете, решили, поменяв... производителя – прежний допускал отклонения от технологии и деталь теряла в прочности и износостойкости. Попутно, исследуя поведение всего цепного привода, в конструкцию мотора ввели еще несколько изменений – для вящей надежности. Так, усовершенствовали гидронатяжители цепей, немного уменьшив усилие, с которым они давили на башмаки, и тем самым снизив темп износа последних. Переделали обратный клапан – по сути, подпружиненный шарик, чтобы четче отслеживал колебания цепи и корректировал натяжение.

Кстати, при ремонте двигателя проверить работу обратного клапана гидронатяжителя можно так: снятый и подсобранный узел (см. "Руководство по ремонту") надо сжать пальцами; если он пружинит – исправен, если сжимается без сопротивления – клапан пропускает воздух и подлежит ремонту.

В процессе доводки конструкторы даже сделали прозрачную крышку цепи, чтобы на стенде воочию оценить работу привода. Выяснилось, что временами цепь натягивается как струна – не слишком помогает даже модернизация гидронатяжителя. Дело оказалось в биении звездочек – иногда, при наибольшем рассогласовании, цепь едва не звенела. Требования к точности звездочек ужесточили, и вместе со всеми перечисленными решениями это окончательно избавило привод газораспределительного механизма от проблем.

Но, поскольку раньше они все же были (на первых двигателях иногда даже обрывалась цепь), конструкторы подстраховались, сделав в днище поршня четыре выемки под клапаны. Теперь они не ударятся в поршень – глубина выемок рассчитана на полный ход

клапанов, и рассогласование вращения коленчатого и распределительных валов не грозит серьезным ремонтом агрегата.

Новый двигатель располагает весьма солидными мощностью и крутящим моментом – по сравнению со старым эти показатели выросли в 1,5 и 1,2 раза соответственно, – поэтому сцепление "старшего брата" он перерос. К тому же прежнее, с периферийными пружинами, морально устарело. Новое сцепление – диафрагменное, рассчитанное на параметры перспективного автомобиля ГАЗ-3105 (если кто забыл – напомню, полноприводного), то есть мощное и надежное. Чтобы повысить плавность включения (другими словами, время буксования), предложили уменьшить диаметр рабочих поверхностей до 225 мм, вернувшись к размерам старого сцепления от двигателя ЗМЗ-402. Однако механизм стал перегреваться и при интенсивной работе отказывал вовсе. Виноватым вновь оказался материал – фрикционных накладок. Когда его сменили на более современный, эллипсно-навитой (название говорит само за себя – именно так он и выглядит), "болезненная дрожь" сцепления при троганье и отказы при частых включениях остались в прошлом.

"Четыреста шестой" стал первым российским мотором, оснащенным российским же электронным впрыском. Двигатель с самого начала проектировали под современные системы питания и зажигания, управляемые процессором; нынешние карбюраторные варианты появились позже (уточню: впрысковой двигатель – модель ЗМЗ-4062.10, карбюраторные – ЗМЗ-4061.10 и 4063.10).

Система управления двигателем – вещь непростая и в нее вносят изменения до сих пор. Теперь этот процесс проходит незаметно для потребителей – меняются или, точнее, "шлифуются" только программы в блоке управления, – а было время, когда мотором могли управлять четыре (!) отличающихся одна от другой системы. Разномастность электроники и отсутствие поначалу точной информации создавали немалую головную боль водителям. В редакции сохранилось письмо, где работник одного "высокопоставленного" гаража жалуется на поступившие новые "волги": "под капотом – новый двигатель, у него одна "бошевская" система впрыска и вторая, дублирующая, наша...". В общем, системы управления, ныне вполне отлаженные, поначалу были тоже одной из болезней нового мотора.

Первой на пост управления ЗМЗ-4062.10 "вступила" система с раздельным управлением подачей топлива и углом опережения зажигания (именно на нее и жаловался автор приведенного письма). Бензином заведовал немного переделанный блок "LH-Джетроник" (LH-Jetronic) фирмы "Бош", искрой – контроллер МС 2713, который раньше ставили на часть "самар" с полуторалитровым двигателем. От более поздних систем эта отличалась еще и датчиками и исполнительными устройствами.

Следом подоспели три системы, разработанные в России – при помощи НАМИ, с участием авиационных специалистов и электронщиков. Они отличались программами, заложенными в блок управления, схемотехникой, а состав систем примерно одинаков.

Блок управления МИКАС-5.3 получился, пожалуй, наиболее удачным и удобным для пользователя – в нем есть система самодиагностики, выдающая с помощью контрольной лампы коды неисправностей (подобно вазовскому впрыску). Дальнейшее развитие этого блока – МИКАС-5.47 фирмы "Элкар", который сегодня ставят на конвейере ГАЗа (подробнее – см. ЗР, 1997, № 3).

Другие две системы, хоть и прошли вместе с первой суровые испытания, получили меньшее распространение. БУМ-Р4, разработанная специалистами НИИП "Жуковский", тоже имела контрольную лампу, но та работала всего в четырех режимах и ограничивала возможности продиагностировать систему, как говорится, на месте. Блок "Волга", сделанный в НПО "Автоэлектроника", вовсе не имел контрольной лампы, для проверки цепей требовал "пробника" и, естественно, большей квалификации и знаний.

Конечно, такая "разунификация" – три разных в обслуживании системы – не удовлетворяла ГАЗ. Сегодня дело идет к тому, что систем на конвейере хоть и будет несколько (что хорошо – не будет монополии одного поставщика), но весьма похожих и по схемотехнике, и по подключению, и по самодиагностике (что тоже хорошо – потребителю и автосервису не надо ломать голову над разными процессорами). Унифицированный блок управления получит единый индекс М 1.5.4.

По всей видимости, работа над блоком управления будет продолжена, ведь корректировка программ, "командующих" мотором, – процесс едва ли не бесконечный. Возможно, появятся блоки "на любителя" – обеспечивающие большую мощность или лучшую экономичность; естественно, их обозначение будет отличаться от приведенного. Не удивлюсь, если это случится уже ко времени выхода статьи. Но это уже не детские болезни, а скорее возмужание "четыреста шестого". Нам хочется надеяться, что самый современный российский мотор станет и самым выносливым, надежным и долговечным.

Недавно новый двигатель получил "прописку" на редакционной "Волге". Каковы первые впечатления испытателей от более мощного "сердца" машины? Об этом читайте в ближайших номерах ЗР.

МАРКИРУЮТ ПО-НОВОМУ

В октябрьском номере ЗР за прошлый год мы писали о том, какие неудобства может причинить владельцам автомобилей ГАЗ несовершенство маркировки двигателей, выпускаемых Заволжским моторным заводом. В ответ на критику заместитель главного конструктора ЗМЗ С. Скибарко сообщил, что маркировка заволжских моторов изменена.

С 1 января 1997 года Заволжский моторный завод маркирует свои двигатели по принятой международной системе, исключающей повтор номеров.

На каждый двигатель наносится его индивидуальный идентификационный номер (VIN), состоящий из двух частей – описательной (VDS) из шести знаков и указательной (VIS) из восьми знаков.

VDS и VIS обрамлены и разделены между собой условным знаком – звездочкой.

Например:

☆40217A☆V0012356☆

Описательная часть маркировки двигателя (VDS) имеет следующую структуру:

– первые три знака обозначают базовую модель двигателя;

– четвертый знак, отличный от нуля, обозначает модификацию двигателя;

– пятый знак, отличный от нуля, – условный знак экспортного варианта двигателя;

– шестой знак – буква обозначает условный код вариантного исполнения двигателя (комплектности).

Указательная часть идентификационного номера (VIS) – порядковый номер двигателя. Первый его знак обозначает общепринятый условный код года выпуска двигателя, а именно: V – 1997 год; W – 1998; X – 1999; Y – 2000.

От редакции. Рады за всех настоящих и будущих покупателей ГАЗов: теперь они избавлены от головной боли. Но не меньше рады мы и за ОАО "ЗМЗ". Ведь его конструктивная реакция на критику – залог будущего процветания предприятия, его успеха в конкурентной борьбе. Чего мы искренне желаем Заволжскому моторному.

КУЛАЧКИ АНФАС И В ПРОФИЛЬ

Два года назад журнал рассказал о "резвом" распредвале для "москвичей" с уфимскими моторами (ЗР, 1995, № 4). Этот новый кулачковый вал заметно улучшает характеристики двигателя, в чем убедились многие читатели, ставшие клиентами фирмы-изготовителя "Мастер-Мотор". Вернуться к теме распредвалов побудили многочисленные письма автомобилистов, заинтересовавшихся новинкой. Наш корреспондент Антон ЧУЙКИН беседует с Анатолием РОЖКОВЫМ, разработчиком "резвых" валов и главным конструктором "Мастер-Мотора".

– Анатолий Павлович, какие цели вы преследуете, проектируя новый распредвал для старого (по конструкции) мотора?

– Задача – поднять кривую крутящего момента в области наиболее используемых рабочих режимов двигателя. Говоря проще, приблизить характеристики автомобиля к... троллейбусным. Это легкое трогание, уверенное движение при минимальных оборотах коленвала, хорошая приемистость и тяговитость.

– К слову, именно этим вы и соблазнили наших читателей. Автор одного письма – владелец "сорок первого" – отмечал, что с "резвым валом" его "Москвич" легче тянет груженый прицеп, по дороге на дачу переключать передачи можно значительно реже – машина уверенно берет подъемы на четвертой и даже пятой...

– Особенно внимательно мы относимся к "низам", то есть к частотам вращения коленвала от 1000 до 3500 об/мин, где и стремимся добиться наибольшего роста крутящего момента. В то же время стараемся не снизить мощность, хотя максимальное ее значение, как правило, представляет для обычного водителя только теоретический интерес – кто же ездит, держа стрелку тахометра за 5000 об/мин? А ведь максимальную мощность двигатель развивает, как правило, только в этом режиме. Впрочем, для спортсменов мы можем изготовить валы, прибавляющие именно мощность.

Чтобы получить желаемые результаты, мы выбираем оптимальные подъемы кулачков и их взаимное расположение на валу. Эта задача не слишком проста, достаточно упомянуть об ограничениях: кулачки и детали привода клапанов не должны испытывать контактные напряжения выше допустимых, рычаг (коромысло, толкатель) не должен отрываться от поверхности кулачка, клапанные пружины желательно не изменять, и т.д., и т.п.

Приведу интересный пример, иллюстрирующий разные подходы к проектированию распредвалов. Казалось бы, ясно, что впускные и выпускные клапаны должны работать по-разному – тем не менее на всех серийных двигателях ВАЗ и УЗАМ все кулачки на распределительном вале одинаковые (двигатели модернизированной "Нивы" ВАЗ-21213 и "Оки" не в счет – их валы проектировал ваш собеседник). На наших валах (и на некоторых "иномарочных") кулачки всегда разные.

– В чем же состоит ваш метод проектирования кулачков?

– В основе любой методики проектирования профиля (грубо говоря, формы кулачка) лежит своя теория расчета.

Раньше, когда под рукой не было точной вычислительной техники, способы расчета кулачка были, по сегодняшним меркам, простые. Широко использовали так называемый кулачок Курца – его профиль можно было рассчитать вручную. Естественно, он был далек от идеала.

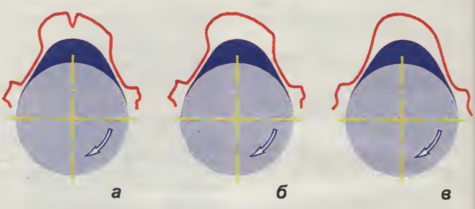


Рис. 1. Профили кулачков распредвала ВАЗ-2101 с эпюрами кривизны: а – исходный ФИАТ; б – ФИАТ без цилиндрического участка на вершине; в – новый профиль, разработанный А. Рожковым.

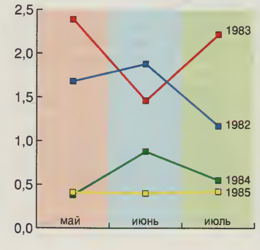


Рис. 2. Рекламации по износу кулачков "жигулевского" распредвала (на 1000 автомобилей в гарантийный период). После внедрения нового профиля летом 1983 года претензии пошли на убыль.

Американцы придумали "полидайн" – кулачок, профиль которого описан полиномом (многочленом) высокой степени. Есть патент на профиль, в основе которого лежит ряд Фурье.

Меня к проектированию кулачков подвел известный лет 15–20 назад дефект "жигулевского" распредвала, страдавшего быстрым износом. Одна из причин была в негладкости профиля кулачка; моя задача – создать кулачок абсолютно гладкий, с плавным профилем, без резких переходов от одного участка к другому.

Вкратце скажу, что проектирование профиля "моего" кулачка начинается с его четвертой производной. Если она является гладкой кривой (а выбрать такову в наших силах) – то и сам кулачок будет плавным и гладким "от природы".

– Выходит, новый профиль избавил "жигулевский" распредвал от ненормально быстрого износа?

– Да, в основном, хотя об этом широко не известно. Напомню – на рубеже 70–80-х годов вал для автомобилей ВАЗ стал лучшим подарком автолюбителю –

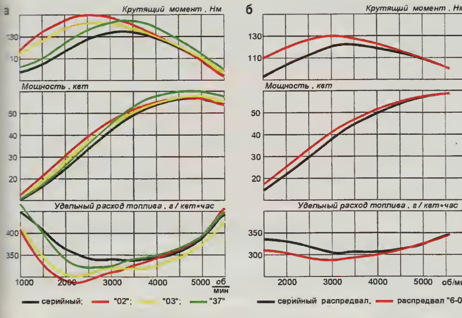


Рис. 3. Внешние скоростные характеристики двигателей УЗАМ (слева) и ВАЗ–2106. Черные линии – серийный вариант, цветные – с различными распредвалами "Мастер–Мотор".

дефицит этих деталей был страшный, а служили они очень недолго.

Кулачки первых двигателей закаливали ТВЧ, затем распредвал стали азотировать, наконец, применили отбел кулачков переплавом. Однако почему–то никто всерьез не рассматривал кинематику привода клапана, а между тем именно в ней была, считаю, причина всех бед. Изменение технологии только обнажило скрытый дефект.

Я в ту пору работал инженером на ВАЗе и распредвалом, честно говоря, занялся случайно, как хобби. Анализ профиля кулачка показал, что на его вершине есть притупление, которое плохо влияет на работу всего механизма. Тщательные натурные исследования, эксперименты с тензометром и датчиком виброускорений тоже показали, что при прохождении вершины кулачка по рычагу привода клапана в механизме возникает повышенная вибрация, провоцирующая быстрый износ.

Оказывается, в профиле кулачка таилась ошибка. Разработчик (фирма ФИАТ) "разрезал" кулачок по оси, проходящей через вершину, раздвинул половинки и вставил в промежуток кусок цилиндра протяженностью три градуса, слегка его загладив (рис. 1). Очевидно, целью было увеличение "времени–сечения" открытия клапанов и лучшее наполнение цилиндра рабочей смесью. Такие решения известны на тихоходных судовых двигателях, но здесь прием сыграл злую шутку – "кусочный" профиль в быстроходном механизме приводил к возникновению ударных нагрузок и, естественно, сокращал жизнь валу и рокерам.

В 1983 году кулачки стали делать с новым профилем, разработанным по описанному выше методу (авторское свидетельство № 1237778), и проблема "жигулевского" вала стала отступать (рис. 2). Тогда, при первом опыте внедрения такого профиля, подъем кулачка и фазы газораспределения были оставлены без изменений – стремились только повысить долговечность. Но потом стало интересно, как вообще влияет профиль на показатели двигателя, и я стал проектировать новые валы, чтобы улучшить характеристики моторов...

– И что же сейчас можете предложить автолюбителям?

– Фирма "Мастер–Мотор" делает целую гамму распредвалов для двигателей УЗАМ любого рабочего объема – от 1,5 до 2 л. Что они дают, видно по графикам на рис. 3, а. Здесь в качестве базового взят двигатель УЗАМ–3317 (рабочий объем 1,7 л), но подобная картина будет и на других моторах. Для УЗАМ мы предлагаем в первую очередь варианты, улучшающие характеристики при низких оборотах. Надо учитывать, что уфимские моторы не слишком любят, когда их "раскручивают" – хотя бы потому, что у них недостаточно уравновешенный коленвал. Не стоит выводить двигатель на предельные режимы.

Почти все валы требуют несколько измененных коромысел, поэтому при их замене приходится демонтировать головку блока цилиндров. Единственный вал, работающий с серийным коромыслом, хоть и проще установить, но получите вы меньший эффект – примерно 3/4 от того, что дают другие.

– А как насчет "жигулевских" моторов?

– Есть валы и для двигателей 21011, 2103, 2106. "Действие" одного из новых валов, например, в двигателе 2106 показано на рис. 3, б. Кстати, именно этот вал очень хорошо подходит к мотору 21213.

– Как же так, ведь на этом двигателе установлен изначально "ваш" распредвал?..

– ...спроектированный больше 10 лет назад! Теперь я могу предложить нечто лучшее. Нынешний увеличивает крутящий момент на небольших оборотах; с таким двигателем езда спокойнее и приятнее.

Есть и другие валы для моторов 21213 и 2130 (1,7 и 1,8 л), увеличивающие крутящий момент на всех режимах. Однако при установке таких деталей, чтобы обеспечить больший ход клапана, надо зенковать рабочие фаски седел клапанов, что требует специального оборудования и квалификации.

– Последний вопрос – традиционный: каковы перспективы?

– Занимаемся моторами 2108 – им бо́льшая тяговитость на малых оборотах была бы очень кстати. Наработки есть, но пока они не увидели свет. Пробуем силы на ЗМЗ–402.

Кроме того, работаем над микропроцессорным зажиганием – правда, пока только для моторов УЗАМ. Эта новая система со специально подобранной характеристикой очень хорошо дополняет наши валы. Правда, сбыт разработок вызывает некоторые опасения – АЗЛК стоит уже давно, надеяться приходится на "Ижмаш", ВАЗ, ГАЗ. Судя по первым откликам клиентов, усилия наши востребованы и работаем мы не зря.

НАША СПРАВКА. По многочисленным просьбам читателей публикуем заводские характеристики серийных двигателей Уфимского моторного производственного объединения. Обратите внимание на их обозначения: двигатель 412 имеет рабочий объем не 1,5, а 1,6 л – это новая модель со старым индексом. Двухлитровому мотору присвоено обозначение 248.

Технические характеристики двигателей УМПО ПАМ (бывш. УЗАМ)

Показатель	Модель двигателя			
	412	3317	3313	248
Рабочий объем, л	1,6	1,7	1,8	2,0
Степень сжатия	9	8,5	7,2	9
Номинальная мощность "брутто", кВт (л.с.)	58,8 (80)	62.5 (85)	62,5 (85)	73 (99)
Частота вращения коленвала, об/мин	5800±300	5300±200	5300±200	5300±300
Максимальный крутящий момент "брутто", Н·м	119,6	130,4	132	151
Частота вращения коленвала, об/мин	3400±400	3200±200	3200±200	3400±400
Минимальный удельный расход топлива по скоростной характеристике, г/кВт·ч	299	299	310	295

О СПИЦАХ И СТУПИЦАХ

Без сомнения, всем известно, что колесо несравненно древнее автомобиля. Первые автомобили, конечно, унаследовали колеса доавтомобильной эры – деревянные с металлическими шинами от конных экипажей или колеса с металлическими спицами-проволоками и шинами из сплошной резины от велосипедов. Сергей КАНУННИКОВ рассказывает об истории автомобильного колеса.

Конструкция колеса развивалась параллельно совершенствованию шин. Считается, что пневматическую шину изобрели в 1845 году. Однако об этом изобретении, как и о многих других, "забыли", не ощущая в них большой необходимости. В 1885 году Джон Данлоп, наблюдая за сыном, катающимся на велосипеде по саду, бросил взгляд на садовый шланг для поливки и... сделал шину из шланга, наполнив его водой. Затем, желая облегчить конструкцию, заменил воду воздухом. Попутно Данлоп придумал клапан-вентиль для накачки воздуха. Так родились пневматические шины, а за ними – знаменитая фирма "Dunlop".



Деревянное колесо со съемным стальным ободом и резиновой шиной.

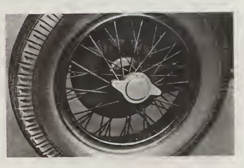
Однако после этого "дутики" не сразу прижились на автомобилях. Представьте себе, что братьям Мишлен, впервые применившим пневматические шины в гонках, на дистанции 1200 км пришлось менять их пятьдесят раз! А процесс этот, надо отметить, был очень трудоемким. Дороги того времени изобиловали гвоздями от подков. Кроме того, первые шины легко разрушались, а на поворотах нередко соскальзывали с обода. Поэтому цельные резиновые шины продолжали применяться еще довольно долго.

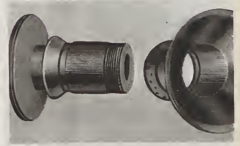
Первые пневматические шины имели очень высокое давление: маленькие – 3 кгс/см^2, большие – до 6. Несущим элементом шины была жесткая мелкоячеистая ткань, которая, постоянно деформируясь, довольно быстро рвалась. В 1921 году появилась так называемая кордовая ткань, скрученные нити которой были не сотканы и не переплетены, а связаны с нитями, идущими параллельно и завулканизированными в резину. Надежность шин повысилась, они стали больше, а обода – меньше, давление в шинах снизилось. Такие шины называли в то время баллонными. Уменьшенные размеры колес как нельзя лучше согласовывались с идеями конструкторов при компоновке автомобилей. В 1932 году появились 17-дюймовые колеса, в 1935-м – 16-дюймовые. Нынешняя тенденция к увеличению колесных дисков неразрывно связана с распространением низкопрофильных шин и хороших дорог.

Но вернемся к началу века. Первые шины были гладкими, как слики на современных гоночных болидах. В 1902–1903 гг. на поверхности появились продольные канавки. В 1905 году были изобретены заклепки противоскольжения – прообразы современных шипов. На каждой шине делали по 350–430 стальных заклепок. Не всегда заклепки устанавливали непосредственно на беговую поверхность шины, иногда – на приклеенный к ней кожаный протектор. Заслуживает упоминания жуткая по нынешним понятиям рекомендация – иметь хотя бы по одной такой шине на каждой оси! Оправданием совета могут служить дороги и скорости того времени. После первой мировой войны от заклепок противоскольжения отказались.

Недолговечность шин и трудоемкость их замены породили идею сменных ободов: к основному ободу крепился запасной с уже надетой на него шиной. Сначала такие колеса были опробованы в гонках, позволив участникам значительно экономить время. К 1912 году почти на всех автомобилях появились сменные обода. До запасных колес оставался один шаг. На малом автомобиле "Турикум" применялись колеса со спицами из стальной трубы, которые крепились к ступице пятью гайками. Широкое распространение получили колеса английской фирмы "Рудж" – "Рудж-Витворт". Легкие колеса с проволочными спицами имели полую ступицу со шлицами внутри, такие же шлицы были нарезаны на основной ступице, расположенной на оси. Колесо закреплялось одной-единственной центральной гайкой. Патент фирмы "Рудж" использовали многие фирмы. Кроме малой массы, преимуществом такого колеса была быстросъемность, особенно ценная для участников гонок.

Модернизация деревянных колес шла своим чередом. Деревянные тонкие спицы стали укреплять в стальной ступице. На обод надевали венец U-образного сечения, на него – резиновую шину. После первой мировой войны фирма "Кронпринц" выпустила штампованные колеса из листовой стали с приваренными полыми спицами. Колесо крепилось к ступице пятью гайками. В 1921 году на "Ситроене" впервые стали крупносерийно устанавливать легкие штампованные дисковые колеса. Многие отвергали их из эстетических соображений. Однако 20-дюймовое дисковое колесо весило 10 кг, а колесо того же размера, но с полыми стальными спицами – на два килограмма больше. Внешний вид колес удалось улуч-

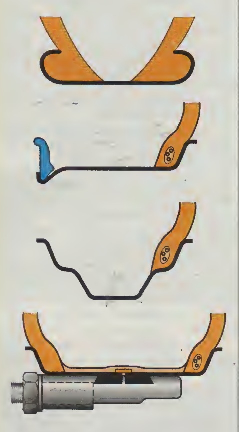




Ступица "Рудж-Витворт" и ее основные детали (справа).

шить с помощью декоративных колпаков. Нельзя не упомянуть литые алюминиевые колеса "Бугатти" 20–30-х годов – красивые и дорогие.

Колесо, конечно же, немыслимо без подшипников. Первые автомобили унаследовали доавтомобильные конструкции, в том числе важное изобретение англичанина Коллинза, который еще в 1850 году создал подшипник скольжения с длительной смазкой и приспособлением для регулировки осевого зазора. Конструкция включала бронзовую конусную втулку, гайку и шплинт. Такие колесные подшипники доминировали на автомобилях примерно до 1900 года. Но уже около 1895 года в Германии появились оси с шариковыми подшипниками – первоначально небольших размеров, для велосипедов и малых машин. Примерно с 1906 года шарикоподшипники стали широко использовать в автомобилестроении. На рубеже веков американская фирма "Тимкен" предложила конические роликовые подшипники. Колесные подшипники скольжения дольше всего прожили на грузовиках, для которых тогдашние подшипники качения были слишком слабы. Бронзовая втулка скольжения имела отверстия для лучшего распределения смазки. Облегчение колес и совершенствование подшипников качения позволили в 20-х годах перейти к применению последних и на грузовиках.



Распространенные в начале века типы устройства обода.

Удобные ворота

Если у вас, читатель, есть гараж, то почти наверняка – с простейшими распашными воротами, а стало быть, вам известны их главные недостатки. В этой статье Игорь МИХЕЕВ акцентирует на них внимание лишь для того, чтобы предложить более рациональную конструкцию.

В самом деле: кто-то, устав в дороге, теряет бдительность и, открыв ворота, забывает зафиксировать их створки в открытом состоянии. А погода, вообразите, ветреная – дунуло, дверь резко закрывается и ударяет по кузову машины. Другой пример. Выезжая задним ходом, мы порой не замечаем, что ворота не вполне открыты или их прикрыло ветром. Результат тот же. Бывают и более печальные последствия: дав задний ход, вы забыли закрыть какую-либо дверь в автомобиле – в итоге она исковеркана, а то и погнута стойка, требуется дорогой ремонт.

Владельцу традиционных ворот нелегко зимой: за ночь намело снегу, чтобы открыть ворота, нужно его отгрести, а лопата – конечно, в гараже. Хорошо, если в одной из "воротин" есть высоко расположенная дверь. А если нет?

Распашные ворота часто неудобны в гаражах, встроенных в коттеджи. Ворота нередко открываются на тротуар или дорогу, если же они внутри, во дворе, то порой затрудняют въезд в гараж и выезд из него. Наконец, пандус на подъезде к гаражу может иметь уклон. Значит, чтобы ворота открывались, нужно делать перед ними горизонтальный участок, что тоже не всегда просто.

От перечисленных трудностей легко избавиться, устроив подъемно-откидные ворота, подобные тем, что применяются в некоторых конструкциях гаражей-"ракушек" (фото). Существует несколько кинематических схем подобных ворот; у каждой свои преимущества и недостатки,



Подъемно-откидные ворота – общий вид.

знать которые потенциальному владельцу нелишне.

Известные ныне конструкции подъемно-откидных ворот представлены на рисунках. Одна из самых простых – на рис. 1, а. Полотно ворот **1** имеет ролики по углам. Ролики **2** движутся по вертикальным направляющим **3**, а ролики **4** – по горизонтальным направляющим **5**. Открывая ворота, полотно тянут вверх, одновременно другой рукой подавая верхнюю часть ворот внутрь. Устройство простое, но с серьезным недостатком. Как видно из рисунка, внутри гаража довольно большая мертвая зона – ее ничем нельзя занимать. Зато в

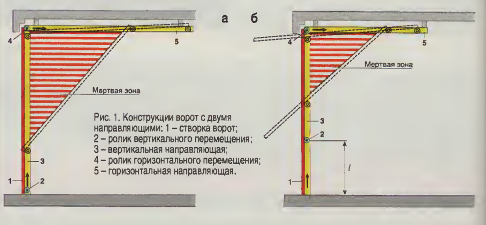


Рис. 1. Конструкции ворот с двумя направляющими: 1 – створка ворот; 2 – ролик вертикального перемещения; 3 – вертикальная направляющая; 4 – ролик горизонтального перемещения; 5 – горизонтальная направляющая.

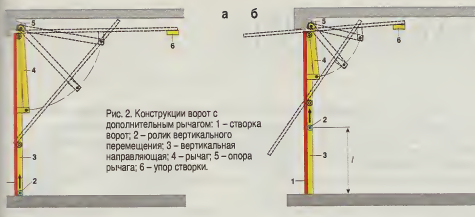


Рис. 2. Конструкции ворот с дополнительным рычагом: 1 – створка ворот; 2 – ролик вертикального перемещения; 3 – вертикальная направляющая; 4 – рычаг; 5 – опора рычага; 6 – упор створки.

этом варианте ворота при открывании–закрывании не выходят за очертания гаража, что позволяет, если необходимо, подъезжать к нему вплотную.

Следующий вариант (рис. 1, б) похож на предыдущий – с той разницей, что ролики **2** установлены не внизу ворот, а выше, на расстоянии *l* от нижней кромки ворот. Такая компоновка уменьшает мертвую зону. Теперь при открывании ворот нижняя половина полотна **1** выдвигается перед гаражом, уходя вверх и образуя козырек, что удобно при открытых воротах в случае непогоды (дождь, снег). Однако вам придется останавливаться перед гаражом на расстоянии, которое позволит полотну ворот выходить вперед–вверх. Кроме того, в закрытом положении эта конструкция несколько менее жесткая – низ ворот консольный.

Еще одна конструкция показана на рис. 2, а. На полотне ворот **1** в нижних углах установлены ролики **2**, движущиеся по вертикальным направляющим **3**. В средней части полотно шарнирно соединено с рычагами **4**. Последние противоположными концами шарнирно закреплены на опорах **5**, установленных на стене гаража. Ворота открываются, как и в предыдущих вариантах. Для удержания полотна в горизонтальном положении и уменьшения нагрузки на шарниры рычагов кромка полотна, входящая внутрь, ложится на упоры **6**. В отличие от предыдущих вариантов, здесь не нужны горизонтальные направляющие.

Развитие предыдущего варианта вы видите на рис. 2, б. Но здесь ролики **2** установлены на расстоянии *l* от нижней кромки ворот. При этом уменьшается мертвая зона, а открытое полотно **1** образует козырек.

На рис. 3 – одна из наиболее сложных конструкций, но пусть вас не пугает такое сочетание рычагов и пружин: зато с воротами легко справится любая женщина. Как работает механизм?

На полотне ворот **1** в верхних углах есть ролики **2**, они катятся по горизонтальным направляющим **3**. На нижних углах полотна закреплены рычаги **4**, вращающиеся на осях стоек **5**, установленных на стене гаража. К верхним концам рычагов присоединены пружины **6**, нижние концы которых закреплены на кронштейнах **7**, установленных на полу гаража. Открывая ворота, нужно подать нижнюю часть полотна наружу, одновременно толкая верхнюю часть внутрь. При этом рычаги **4** выходят из мертвого положения и начинают поворачиваться усилием пружины. В открытом положении полотно практически полностью уходит внутрь гаража. В данной схеме отсутствуют вертикальные направляющие.

Стремление избавить конструкцию ворот от упоминавшихся выше недостатков закономерно подводит изобретателей к металлической "шторке", давно известной и применяемой в самых разных случаях. На рис. 4 вы видите подобную конструкцию. Полотно состоит из шарнирно соединенных секций **1**. На каждой секции закреплены ролики **2**, движущиеся в направляющих **3**. При открывании ворот секции полотна откатываются по направляющим внутрь гаража. Преимущества данного варианта – почти полное отсутствие мертвой зоны как внутри, так и перед гаражом. Однако данные ворота наиболее сложны.


Рис. 3. Ворота с пружинным механизмом подъема створки: 1 – створка ворот; 2 – ролик горизонтального перемещения; 3 – горизонтальная направляющая; 4 – рычаг; 5 – ось; 6 – пружина; 7 – кронштейн пружины.

Рис. 4. Ворота со створкой–"шторкой": 1 – секция "шторки"; 2 – ролик; 3 – направляющая.

Для уравновешивания ворот, показанных на рис. 1, 2 и 3, можно использовать противовесы – устройства, чрезвычайно простые в изготовлении и надежные в эксплуатации. В варианте 4 для этого обычно применяют торсионные витые пружины, которые устанавливают на горизонтальном валу над воротами внутри гаража. На концах вала должны быть предусмотрены барабаны, на каждый из которых наматывается трос, закрепленный за нижнюю кромку ворот. Подобные устройства компактны, но требуют высококачественных пружин и надежных узлов для их регулирования и крепления, периодической смазки и т. д.

Размеры представленных выше ворот соответствуют действующим нормативам. Для большей безопасности от взлома вход в гараж (когда есть такая возможность) лучше делать изнутри дома. Ворота при этом закрывают на внутренние засовы, то есть замки на них не нужны. Однако в случае необходимости в вариантах 1–3 можно сделать в полотне ворот врезную дверь с замком.

Подъемно-откидные ворота несколько дороже распашных, однако их преимущества таковы, что широкое применение за рубежом легко объяснимо.

Из какого материала сделать ворота? Здесь тоже возможны варианты. Если использовать стальной прокат – уголок, швеллер, лист, масса ворот составит около 180 кг. В последние годы все более широкое применение находит дюраль. Заметим: если использовать те же номера дюралевых профилей, что и у стальных, то масса ворот составит всего 65 кг. По желанию заказчика дюралевый профиль может быть анодирован или окрашен, что значительно улучшает внешний вид ворот и повышает их стойкость против коррозии.

А как со стоимостью? Сегодня тонна стального проката стоит около 2 млн. руб., дюралевого – 20 млн. руб. Разница, как видим, весьма существенная. Но подсчитайте стоимость тех и других ворот исходя из вышеприведенных масс – материал стальных ворот обойдется вам в 360 тыс. руб., а дюралевых – 1300 тыс. руб. И окажется, что дюралевые дороже в 3,7 раза, да и сама сумма не должна пугать владельца.

В заключение замечу, что подъемно-откидные ворота можно устанавливать не только во вновь строящихся гаражах, но и в уже существующих.

БАТАРЕЯ БАТАРЕЕ РОЗНЬ

Появившиеся в последние годы в наших магазинах аккумуляторные батареи ряда зарубежных фирм имеют различные обозначения, отличающиеся от принятых у нас. Разобраться с их параметрами и правильно выбрать наиболее подходящую поможет кандидат технических наук Тамара КУЗНЕЦОВА.

Традиционно в отечественной практике при выборе аккумуляторной батареи основным показателем считалась номинальная емкость 20-часового режима разряда – ее указывали в условном обозначении батареи (например, 45 А·ч в маркировке 6СТ–45).

На батареях европейских фирм так же, как у нас, указывается номинальная емкость, а на батареях, сделанных в США и некоторых азиатских странах, вместо нее приводится резервная емкость. Этот параметр показывает время (в минутах) разряда батареи током 25 А до конечного напряжения 10,5 В. По мнению американских производителей, он близок к реальному потреблению тока на автомобиле, когда генератор не работает.

Однако резервная и номинальная емкости батарей различных фирм позволяют оценить энергетические возможности батареи при разряде токами небольшой силы (несколько ампер) – например, при включенных стояночных фонарях. Между тем, более важной, чем величина емкости, является способность батареи отдавать ток, требуемый при пуске двигателя стартером. А этот параметр не зависит напрямую от емкости. Так, стартерная мощность батареи 6СТ55А (номинальной емкостью 55 А·ч) в 1,5 раза выше (благодаря более совершенной конструкции), чем у батареи 6СТ–60ЭМ, имеющей большую номинальную емкость (60 А·ч). Иными словами, современный аккумулятор даже небольшой емкости будет несколько быстрее крутить стартер, чем более емкий, но старой конструкции. Иногда это заметно даже на слух.

В то же время сравнение стартерных свойств батарей различных фирм затруднено вследствие неодинаковых оценочных параметров и методик испытаний батарей. Так, по стандарту SAE (США) ток холодной прокрутки определяется на 30-й секунде разряда при температуре –18°C и напряжении на полюсных выводах не менее 7,2 В. Ток стартерного разряда по стандарту DIN определяется при тех же условиях, но конечное напряжение на полюсных выводах батареи должно быть не менее 9 В (см. график). По отечественному стандарту ГОСТ 959.0–91 ток стартерного разряда указывается подобно стандарту DIN, но при минимальной продолжительности стартерного разряда батареи, равной трем минутам.

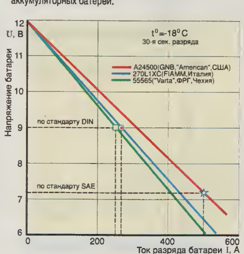
Попробуем оценить стартерные свойства батарей "Америкэн" фирмы "Джи–Эн–Би" (GNB – США), "Варта" (Varta – ФРГ, Чехия) и ФИАММ (FIAMM – Италия) по методике SAE (см. график). Видно, что батарея "Америкэн" при разряде до 7,2 В способна "отдать" 500 А, а "Варта" – 400 А. Итак, чем выше напряжение на полюсных выводах батареи после равного времени разряда, тем более надежен пуск двигателя стартером. Достигается это различными путями. Так, хорошие стартерные свойства батарей "Америкэн" А24500 фирмы GNB обеспечены применением тонких пластин, использованием бессурьмянистого свинцово–кальциевого сплава для токоотводов отрицательных пластин и малосурьмянистого для положительных (условное название "кальций – плюс"), а также применением высокопористых сепараторов – конвертов. Последнее новшество фирмы GNB – применение сплава Ag–8 для токоотводов положительных пластин, содержащего 0,3% серебра для уменьшения внутреннего сопротивления и повышения срока службы батареи.

Для ориентировочной оценки и сравнения показателей стартерного разряда аккумуляторных батарей можно считать, что ток холодной прокрутки по SAE в 1,6–1,7 раза больше тока стартерного разряда по DIN.

Срок службы батарей зависит от конструкции и качества изготовления, соответствия батареи автомобилю, надлежащей работы системы электрооборудования, условий эксплуатации и технического обслуживания.

Фирмы – производители современных свинцовых аккумуляторных батарей указывают различный срок их службы – от 3 до 6 лет. Он сильно сокращается чаще всего из-за недозаряда зимой, а также если на автомобиле установлены дополнительные потребители (кондиционер, сигнализация, мощная аудиоаппаратура и др.), которые не учтены при расчете баланса электроэнергии.

Вольт–амперные разрядные характеристики некоторых аккумуляторных батарей.



На срок службы и работоспособность залитых электролитом и заряженных батарей влияют условия и сроки их хранения до установки на автомобиль. При продолжительном хранении (более одного года) без подзаряда и особенно при высокой температуре окружающей среды вследствие саморазряда уменьшаются их заряженность и, стало быть, работоспособность. В меньшей степени это происходит в батареях производства фирм США ("Делко Фридом", "Америкэн"), использующих добавки кальция в бессурьмянистый сплав для токоотводов пластин. В них скорость саморазряда почти в два раза меньше, чем в батареях с малосурьмянистыми сплавами.

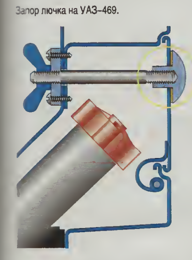
Перед установкой батареи на автомобиль необходимо проверить ее ЭДС (напряжение на полюсных выводах без нагрузки). Величина ЭДС не должна быть ниже 12,5 В – при меньшем значении батарею требуется подзарядить. Кроме того, следует обратить внимание на дату изготовления аккумуляторной батареи. На европейских изделиях она проставлена на корпусе или крышке, на батареях США – указана на наклейках. Например, батареи "Америкэн" фирмы GNB имеют наклейки белого или черного цвета на боковой стороне моноблока батареи, на которых нанесена закодированная информация о времени выпуска изделия, состоящая из буквы латинского алфавита (месяц) и цифры (год в десятилетии). Так, надпись А–7 на наклейке указывает, что батарея изготовлена в январе 1997 года.

Различная цена одинаковых по емкости батарей, как правило, примерно отражает их качество. В то же время даже самые дорогие аккумуляторы требуют определенного ухода. Так, необслуживаемые батареи очень чувствительны к "броскам" напряжения в бортовой сети автомобиля, а потому предъявляют повышенные требования к работе генератора и особенно регулятора напряжения. Таким образом, заложенные производителем возможности их реализуются на автомобиле его владельцем. Не забывайте об этом!

СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ

Один из недостатков легковых автомобилей **УАЗ** (моделей 469, 31512, 31514 и др.) – незапирающиеся **люки бензобаков**

Запор лючка на УАЗ-469.



– следствие армейского назначения машин. Установка замочков от почтовых ящиков, как это делают некоторые владельцы и ПАМС (цех малых серий УАЗа), – не лучшее решение проблемы. Грязь, вода, мороз – не та среда, в которой они могут нормально работать.

Предлагаю более надежный способ – запирать лючок болтом М10 с барашковой гайкой, проходящим прямо в салон. Из эстетических соображений головку болта желательно изготовить отдельно из алюминия или нержавейки и затем навернуть на стальную шпильку, предварительно смазав резьбу клеем. К тыльной стороне головки приклеиваем резиновую шайбу (можно вырезать из старой камеры).

В лючке и стойке кузова надо просверлить соосные отверстия диаметром 10,5 мм, после чего отверстие в лючке осторожно распилить круглым напильником до диаметра 16,5 мм. Чтобы барашковая гайка не продавливала стенку кузова, в этом месте надо закрепить двумя саморезами усилительную накладку из алюминия толщиной 3 мм.

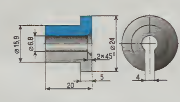
Теперь лючок бензобака можно отпереть только из салона.

* * *

В **"Москвиче-2141"** "ласточка" (уравнитель тросов стояночного тормоза) бывает прижата к днищу кузова и при работе "ручника" быстро сдирает покрытие днища до металла. Поэтому даже на новых машинах под "ласточкой" видна полоска ржавчины, которая впоследствии превращается в большой очаг коррозии. Купив новый "сорок первый", я сразу же приклеил в этом месте к кузову кусочек линолеума (клеем "Момент"), по которому "ласточка" легко скользит, не повреждая покрытие.

* * *

О ненадежности пластмассового упора **троса сцепления "Москвича-2141"** уже было сказано немало. Особенно неприятна его поломка вдали от дома, на грунтовой дороге, когда запасного нет, а тронуться с места на стартере не удается. Лучше заранее выточить стальной упор, причем по форме он может быть существенно проще



Стальной упор троса сцепления на "Москвиче-2141".

штатного (см. рис.). Как показывает опыт, эта деталь и без распорных лапок никогда не проворачивается в проушине рычага и не выпадает. Разумеется, прорезь в упоре надо располагать под углом 180° к прорези в проушине.

Москва **А. УТКИН**

В самом начале эксплуатации новой **"Нивы"** от **щетки заднего стеклоочистителя** оторвалась резинка. Заменил ее и понял, что вскоре она снова оторвется. Дело в том, что при включении "дворника" щетка елозит вначале по сухому и грязному стеклу, а чтобы добиться подачи воды, приходится удерживать переключатель во втором (нефиксированном) положении. В результате страдает не только щетка – водителю приходится отвлекаться от дороги и наблюдать, подается ли вода на стекло задней двери.

Алгоритм работы "дворника" нетрудно изменить, вынув его переключатель и поменяв местами нижние провода, подходящие к нему. Тогда в фиксированном положении переключателя на стекло вначале начнет брызгать вода, а через две-три секунды можно перевести клавишу во второе положение, заставив поработать щетку.

Москва **О. РУПЧЕВ**

Если в **ВАЗ-2109** или **21099** возникла необходимость откинуть **спинку переднего сиденья** вперед, то для этого не надо долго и нудно крутить рукоятку, нарушая регулировку. Отыщите у кронштейнов крепления спинки два крючка-защелки, отожмите их пальцами и толкните спинку вперед. Это займет у вас две секунды. (В ВАЗ-2108 для этого служит рукоятка, которая у "девяток" отсутствует, но под обивкой прощупывается ее металлическая часть.)

* * *

Многие водители легковых **УАЗов** жарким летом снимают верхнюю половину двери. Однако в дождь ее приходится устанавливать вновь, да и хранить снятую половину, чтобы не поцарапать ее и не разбить стекол, негде. Армейские водители придумали другой способ улучшения вентиляции. Отвернув два винта, выньте стойку форточки и стекло двери. Переверните уплотнитель стекла, как показано на рисунке, а затем поставьте стойку на место. Теперь при необходимости стекло легко вдвинуть в паз уплотнителя при открытых двери и форточке.

Было Стало

Крепление стекла двери на УАЗе.

Снятое стекло удобно хранить в кармане двери, обернув тряпкой, чтобы не стучало.

Омск **А. РАЗДЬЯКОНОВ**

В **рулевом механизме "Таврии"** втулка, по которой скользит рейка, раньше была пластмассовой и служила до 10 тысяч километров пробега. Потом ее сделали резинометаллической. Трение стали по стали приводит иногда к заклиниванию рейки. Избавиться от этого позволяет втулка, выточенная из текстолита по образцу старой. Ее надо застопорить винтом М3 или М4, просверлив в корпусе отверстие. Желательно пройти отверстие во втулке разверткой диаметром 21 мм и пропитать деталь маслом.

Новгород **Ю. ИВАНОВ**

После необходимой обработки **рычагов задней подвески "Запорожца"** ЗАЗ-968М "Мовилем" я решил заполнить его полости самовспенивающимся герметиком. Выбор пал на "Пенофлекс". Этот материал хоть и стоит немного дороже других, но имеет понятную инструкцию на русском языке. Ну и немецкое качество тоже дело не последнее. Для работы снял колеса, а лишние отверстия в рычагах закрыл пластилином. Поскольку баллон рассчитан на 50 литров заполняемого объема, попутно заполнил пенополиуретаном и некоторые скрытые полости кузова. Теперь металл там не будет контактировать даже с воздухом.

*Обращаем внимание читателей: "Пенофлекс" и подобные ему пенные герметики легко воспламеняются, что может осложнить проведение на "обработанном" автомобиле сварочных работ. – **Ред.***

* * *

Надев на **баллонный ключ** пластмассовую ручку от ненужной лыжной палки, вы сразу ощутите, что пользоваться им стало удобнее, особенно зимой.

Москва **А. НИЗОВЦЕВ**



ПРЕДСТАВЛЯЕМ КАТАЛОГ

Вышел в свет второй выпуск каталога "Мир мотоциклов". А это значит, что популярный информационный справочник стал традиционным, и издательство "За рулем" и впредь будет регулярно знакомить читателей со всеми новинками рынка двухколесной техники.

По сравнению с первым изданием структура нового каталога полностью переработана. Редакция "Мира мотоциклов" получила немало откликов на "дебют" справочника. Большинство читателей сходились на том, что выбранная в 1995 году форма подачи материала (краткий обзор и подбор иллюстраций по классам) удачна для



издания, впервые широко открывающего мир мотоциклетной техники. Однако в дальнейшем они хотели бы видеть более традиционное представление выпускаемых моделей по фирмам-изготовителям. Поэтому в "Мире мотоциклов-97" принята схема, общая для всех каталогов издательства "За рулем": за несколькими вступительными статьями следует основная часть, состоящая из обзоров о деятельности мотоциклетных компаний мира и таблицы подробных технических характеристик двухколесных машин. Каждый обзор включает краткую историю фирмы и показывает ее современное положение на мотоциклетном рынке. Рассказ о моделях основан на классификации, разработанной для первого издания, но несколько измененной и расширенной для нового каталога. Впервые включена информация о спортивной и специальной – армейской и полицейской технике.

Мотоциклетная жизнь чрезвычайно динамична, и те читатели, которые имеют в своей библиотеке каталог 1995 года, обнаружат, что значительно обновился не только модельный ряд многих фирм. Появилось немало новых компаний, а некоторые предприятия ушли в прошлое. Можем с гордостью отметить, что оперативность издания значительно возросла. На его страницах представлены практически все новые модели. А в целом охвачена вся гамма мотоциклов, мотороллеров, вездеходов (ATV), производимых в мире. В каталоге вы найдете также данные о современном состоянии российского мотоциклетного рынка, узнаете о законодательных нормах, напрямую влияющих на конструкцию двухколесных машин.

Новый "Мотокаталог" издательства "За рулем" можно купить у продавцов книжно-журнальной продукции, Надеемся, он будет интересен всем, кто неравнодушен к обширному и разнообразному миру мотоциклов, и полезен тем, кто стоит перед проблемой выбора верного двухколесного спутника.



"Крутой" чоппер "Сузуки-VS1400 Интрудер".

АНОНС

"МОТО" № 5-1997

- "Чопперы новой волны" – рассказ о новейших 800-кубовых мотоциклах с двигателями "V-твин";
- "Простота гениальности". Что скрывается в "недрах" современного мотороллера?
- "Тест". Наше знакомство с одним из больших чопперов: на испытаниях "Мото" – "Сузуки-VS1400 Интрудер";
- "Мотоциклы СНГ" – обозрение продукции мотозаводов России и ближнего зарубежья;
- "Туляки в песках Сахары". Захватывающий репортаж о мотопутешествии в рамках ралли ФИМ, организованного "Туламашзаводом";
- "Темза – река казацкая". Оказывается, "уралы" и "днепры" успешно продаются и эксплуатируются в Великобритании!
- "Практика". Разбираем переднюю вилку "Ямахи-XV1100 Вираго", обустраиваем гараж для мотоцикла и др.

Своими Силами

Ответы на задачи, помещенные на стр. 114
Правильные ответы – 2, 6, 9, 13, 15, 20, 24, 26.

I. При таком сигнале регулировщика водители безрельсовых транспортных средств, стоящих с левой стороны от него, имеют право двигаться в любом направлении, а вот водитель трамвая – только налево (пункт 6.10).

II. При наличии обочины надо съезжать на нее не только для стоянки, но и кратковременной остановки, а не останавливаться на проезжей части (пункт 12.1).

III. Приближаясь к остановившимся транспортным средствам с опознавательным знаком "Перевозка детей", снижать скорость надо в любом случае. При появлении же детей надо остановиться и пропустить их, дав возможность спокойно пересечь проезжую часть (пункт 14.7).

IV. На автомагистралях по первым двум полосам имеют право двигаться грузовики любого тоннажа. А далее – только те, чья разрешенная максимальная масса не более 3,5 т (пункт 16.1).

V. Если конструкция сцепки обеспечивает, как и показано в задаче, следование буксируемого по колее буксирующего (естественно, при движении в прямом направлении), то такую буксировку можно осуществлять и без водителя в буксируемом автомобиле (пункт 20.1).

VI. Грузовики с разрешенной максимальной массой более 3,5 т и автобусы, не относящиеся к категории "междугородный", на обычных дорогах не должны двигаться со скоростью более 70 км/ч (пункт 10.3).

VII. На этом перекрестке, когда дорога имеет только по одной полосе в каждом направлении, обгонять нельзя (за исключением двухколесных транспортных средств). Ведь выезд на полосу встречного движения здесь запрещен, а без этого не обгонишь (пункт 11.5).

VIII. И водитель самосвала, и мотоциклист приближаются к перекрестку по главной дороге. Поэтому два других водителя обязаны им уступить, а затем уже двигаться дальше, руководствуясь правилом проезда перекрестка равнозначных дорог (пункты 13.9 и 13.10).

Задачи подготовил Г. ЗИНГЕР

ЧИТАЙТЕ В № 6-1997



АВТОПРОМ

Заволжский моторный: каковы ближайшие перспективы завода, когда появятся очередные новинки, в первую очередь дизельный двигатель ЗМЗ-406 Д.10, столь нужный ГАЗу.

ТЕХНИКА

Мини-вэн, как известно, – вместительный, большой автомобиль. "Не только", – считают японцы, создавшие маленькие однообъемные машины, которые пробивают себе дорогу и на европейский рынок.



РЕПОРТАЖ ЗР

Достоинства и недостатки шин определяет тест. Наш корреспондент выезжал в Испанию, где опробовал новые покрышки "Пирелли" и на автодроме, и на трассе "Школы джипперов".

ПУТЕШЕСТВИЯ

Не счесть в России древних городов, заповедных мест, рукотворных памятников старины. О путешествии к Великому Устюгу и вдоль Северной Двины рассказывает бывалый автотурист.





СПОРТ

Победителей этих соревнований именуют чемпионами мира, хотя в календаре ФИА такие чемпионаты не значатся. "Сток-кар" – гонки любителей из многих, многих стран.

БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ

Как всегда, "Экзамен на дому", "ПДД в ситуациях", ответы ГАИ, а еще – ретроспективный взгляд на нереализованные патенты по пассивной безопасности автомобиля.

СВОИМИ СИЛАМИ

В 30-страничном "журнале в журнале" – о "болезнях" дверей и их лечении, замене сайлент-блоков на "Волге", установке стоек передних амортизаторов и сцепления фирмы "Сакс" на "Москвич-2141", а еще о плюсах и минусах легкосплавных дисков, ремонте двигателей иномарок и многом другом.